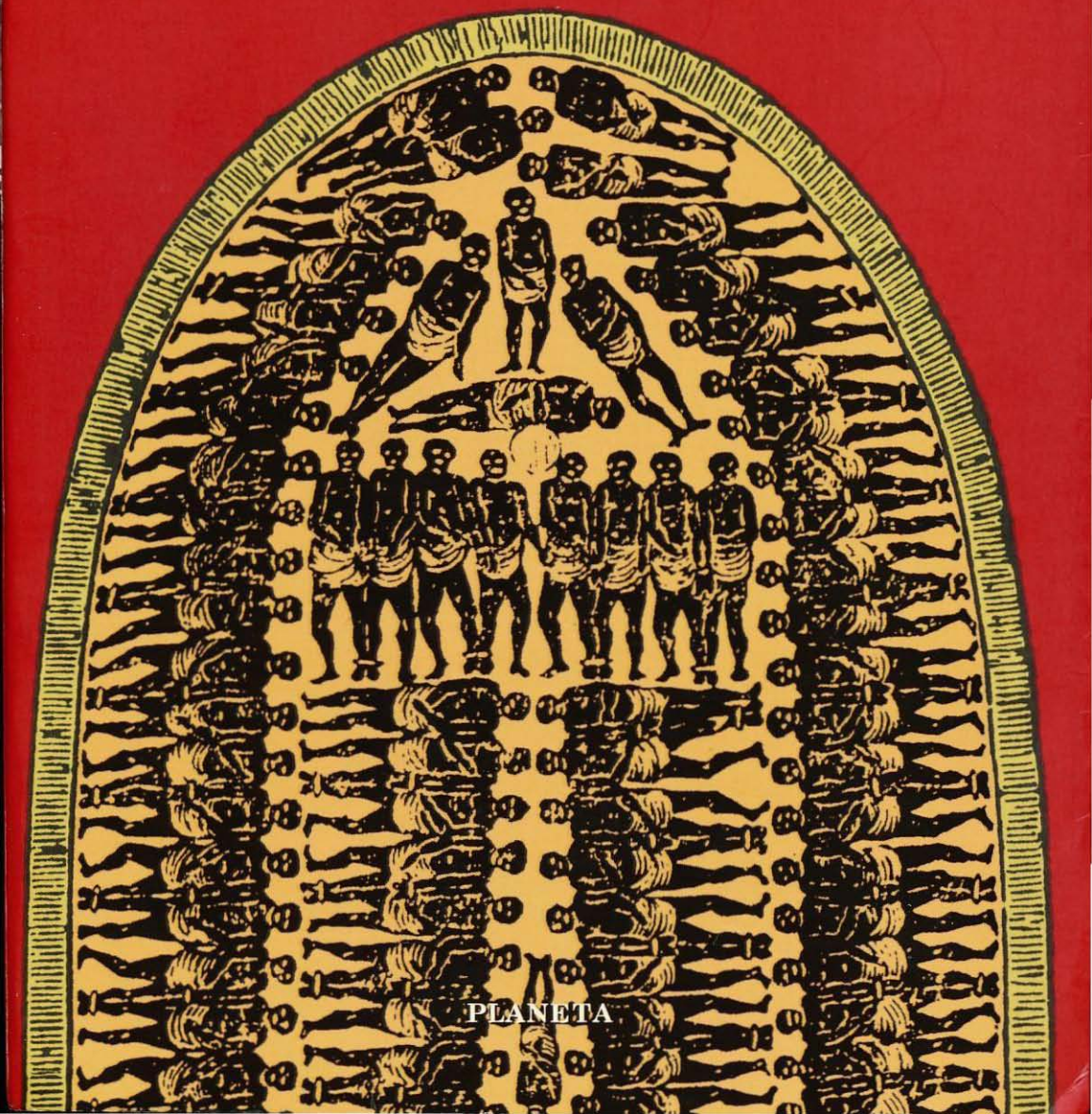
HUGH THOMAS

LA TRATA DE ESCLAVOS

Historia del tráfico de seres humanos de 1440 a 1870



PLANETA

La trata atlántica fue una de las mayores y más complejas empresas marítimas y comerciales de la historia. Entre 1492 y 1870 fueron transportados diez millones de esclavos negros de África a las Américas —con destino a las plantaciones de tabaco, caña, café, algodón y arroz, a las minas de oro y plata o al servicio doméstico— por traficantes portugueses, ingleses, franceses, holandeses, españoles y norteamericanos (por orden de importancia). En su apogeo, ingleses y franceses transportaban unos cuarenta mil cautivos al año, comprados por lo general a monarcas africanos o a mercaderes en la desembocadura de los grandes ríos africanos de la costa atlántica a cambio de lingotes de cobre o hierro, armas de fuego, vino, brandy, ron y objetos como cuentas de cristal, sombreros, bacías y cuchillos. Numerosos africanos participaron, sobre todo los reyes de Ashanti, Dahomey, Benin, Loango, Congo, Angola, Mozambique y Madagascar.

Hugh Thomas analiza este extraordinario comercio desde que lo iniciaron los portugueses hasta su fin tras la guerra civil norteamericana. Estudia también el movimiento abolicionista, cuyas raíces se encuentran entre los cuáqueros de Estados Unidos y Gran Bretaña, los filósofos franceses y unos cuantos sacerdotes católicos ilustrados. Dedica atención especial a los traficantes de Europa y, cuando ya estaba prohibido, a personajes tan curiosos como Félix de Sousa, un brasileño establecido en Dahomey, y Julián Zulueta, el último de los grandes negreros de Cuba.

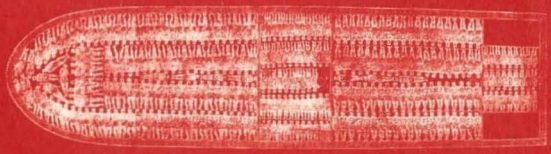


Ilustración de la cubierta: Distribución de esclavos en la bodega del barco negrero *Brookes* según el capitán Pawey.

HUGH THOMAS

LA TRATA DE ESCLAVOS

Historia del tráfico de seres humanos de 1440 a 1870

TRADUCCIÓN DE VÍCTOR ALBA Y C. BOUNE

PLANETA

Título original: The Slave Trade

© Hugh Thomas, 1997
© por los mapas, Stephen Raw, 1997
© por la traducción, Víctor Alba
y C. Boune, 1998
© Editorial Planeta, S. A., 1998
Córcega, 273-279, 08008 Barcelona
(España)
Realización de la cubierta: Josep Bagà
Primera edición: octubre de 1998
Depósito Legal: B. 35.895-1998
ISBN 84-08-02739-5
ISBN 0-330-35437-X editor Picador, Gran
Bretaña, edición original
Composición: Víctor Igual, S. L.
Impresión: Hurope, S. L.
Encuadernación: Encuadernaciones
Roma, S. L.
Printed in Spain - Impreso en España

Índice

Introducción 7
Nota sobre la traducción 15

Libro primero/El verde mar de las Tinieblas 19
1. ¿Qué corazón podría ser tan duro? 21
2. La humanidad se divide en dos 24
3. Los esclavos que encuentran el oro son todos negros 32
4. Los portugueses sirvieron de sabuesos para levantar la caza 48
5. Los llevé como si fueran ganado 67
6. Los mejores y más fuertes esclavos disponibles 87
7. Por el amor de Dios, dadnos un par de esclavas 113
8. Los hombres blancos llegaron en barcos con alas 127

Libro segundo/La internacionalización de la trata 149
9. Una buena relación con los negros 151
10. El esclavo negro es la base de la hacienda 180
11. Es legal hacerse a la mar 194
12. El que sepa suministrar los esclavos compartirá esta riqueza 208

Libro tercero/El apogeo 231
13. Ninguna nación se ha hundido tanto en esta culpa como la Gran Bretaña 233
14. Por la gracia de Dios 262

Libro cuarto/La travesía 287
15. Un asqueroso viaje 289
16. El gran placer de nuestro vino 313
17. Puertos de esclavos (I) 330
18. Puertos de esclavos (II) 351
19. Una gran escasez de esclavos 368
20. Los más negros con ensortijado cabello corto 385

21. Si quisiereis aprender a rezar, id a la mar 405
22. Sólo Dios sabe lo que haremos con los que quedan 427

Libro quinto / La abolición 441
23. Sobre todo una alma buena 443
24. Los más fuertes gañidos pidiendo libertad 461
25. Se había arrojado el guante 479
26. Habrá hombres en África con sentimientos tan buenos como los nuestros 506
27. ¿Por qué hemos de ver cómo Gran Bretaña se queda con toda la trata? 532

Libro sexto / La era de la ilegalidad 553
28. No hemos empezado todavía la Edad de Oro 555
29. El negrero es más criminal que el asesino 585
30. Sólo los pobres hablan mal de la trata 622
31. Esforzados empeños 644
32. Los puertos de la trata en el siglo XIX 666
33. Los tiburones son la escolta constante de todos los buques negreros 704
34. ¿Podremos resistir el torrente? No lo creo 720
35. Todos la desean con vehemencia, la protegen y casi la santifican 740
36. Cuba, el centinela avanzado 762

Epílogo 779
La trata: una reflexión 785
Primer apéndice / Algunos de los que vivieron para contarlo 793
Segundo apéndice / El juicio de Pedro José de Zulueta en Londres por comerciar con esclavos 796
Tercer apéndice / Estadísticas aproximadas 798
Cuarto apéndice / Precios de los esclavos 1440-1870 800
Quinto apéndice / El viaje del *Enterprise* 803

Nota bibliográfica 807
Notas 817
Índice de nombres y temas 859

INTRODUCCIÓN

Recuerdo como si fuera ayer el día en que comencé a interesarme por la trata de negros: fue hace treinta años. A la mesa donde comíamos en Londres se sentaba el primer ministro de Trinidad, el historiador doctor Eric Williams. Al oír que estaba estudiando las causas de la revolución cubana se extrañó que preparara un libro sobre este tema sin leer su propia obra, *La Historia de Trinidad y Tobago* (escrita, dijo con sorna, en diez días, mientras su pueblo celebraba el carnaval), y sobre todo *Capitalism and Slavery*, un ejemplar del cual un mensajero de la Alta Comisión de Trinidad trajo a mi casa al día siguiente.

Una rápida ojeada a este libro me mostró la fascinación que ejercía el Caribe del siglo XVIII, y en la que sería mi historia de Cuba presté mucha atención a la esclavitud y a la trata en esa isla.

Me interesó especialmente un vasco, Julián Zulueta, el último gran negrero de Cuba (si se me permite el adjetivo) y, por tanto, de las Américas, un hombre que comenzó desde muy abajo, comerciando con toda clase de mercancías en La Habana de los años 1830, y que a finales de la década siguiente era un nombre maldito en la mente y en los diarios de a bordo de las patrullas navales británicas que intentaban impedir la trata, pues Zulueta poseía en Cuba sus propias plantaciones de caña de azúcar, a las que llevaba, en rápidos clípers, a menudo construidos en Baltimore, cuatrocientos o quinientos esclavos, directamente desde Cabinda, en la orilla septentrional del río Congo.

Como era hombre moderno, Zulueta solía hacer vacunar a sus esclavos antes de que emprendieran el viaje a través del Atlántico, y en la década de 1850 empezó a emplear vapores que podían transportar hasta mil cautivos. Como era católico, hacía bautizar a sus esclavos antes de que abandonaran África. Me preguntaba qué clase de hombre podía ser el que se dedicaba a la trata en una colonia cristiana cuatro siglos después de que un papa, Pío II, hubiese condenado la costumbre de esclavizar a africanos bautizados. ¿Y cómo podía Zulueta justificar su insaciable demanda de esclavos casi un siglo después de que Adam Smith hubiera insistido fríamente en que éstos eran menos eficientes que los hombres libres? ¿Por qué el gobierno español le hizo marqués? Y cuando se llamaba a sí mismo marqués

de Álava, ¿pensaba más en el nombre de su plantación de caña que en el de su provincia natal? ¿Qué sucedió con su gran fortuna? ¿Qué fue de sus papeles y documentos?

A la sazón no investigué más para hallar respuesta a estas preguntas, pero escribí un artículo sobre el tema, en 1967, para el *Observer*, a invitación de Anthony Sampson, con ocasión de lo que aparecía como el centenario del fin de la trata. El tema siguió presente en mi espíritu, a medida que me interesaban otros tratantes de negros, en otros países, otros hombres que ganaban dinero con los cargamentos «negros» o de «ébano», como el francoirlandés Antoine Walsh, de Nantes, que también llevó a Escocia en el barco *Du Teillay* al príncipe Carlos Eduardo, el Bonnie de la leyenda, o como James de Wolf, de Bristol, en Rhode Island, que llegó a ser senador de Estados Unidos, u otros comerciantes que construyeron hermosas mansiones, como las de muchos tratantes de Liverpool, de Lisboa, de Sevilla, o de Middleburg, en Holanda, de donde procedían los Roosevelt y que, después de emigrar la familia a Nueva Holanda (Nueva York), sería sede de la mayor compañía holandesa de tratantes del siglo XVIII. En los años ochenta, incluso escribí una novela, *Havana*, acerca de John Kennion, un unitario de Liverpool que consiguió permiso para importar esclavos a Cuba en 1762, después de la captura de la isla por los británicos en la guerra de los Siete Años.

Paseé por las calles, elegantes todavía, del Nantes de Walsh, muchas de las cuales sobrevivieron al bombardeo aliado de 1944, y recordé que los tratantes de negros residentes en las mansiones de la Île Feydeau, en la década de 1780, enviaban su ropa sucia a que la lavaran en Saint-Domingue (hoy Haití), donde el agua de los arroyos de montaña, según se decía, dejaba la ropa más blanca que la de cualquier río de la Bretaña. David Hancock, en un reciente y excelente libro suyo, dio a su protagonista el nombre de Richard Oswald, «un ciudadano del mundo» como bien hubiera podido llamarse a sí mismo, pues poseía propiedades en Escocia, Londres, Florida, Jamaica y Virginia, así como una participación en la isla de Bence, frente a la costa de Sierra Leona, que empleaba como «almacén» de esclavos, y donde él y sus socios construyeron un campo de golf para entretenimiento de los capitanes y oficiales que debían esperar allí, cuyos cadis eran esclavos vestidos con *kilts*. Gracias a su conocimiento de América, Oswald fue uno de los negociadores de la paz de París, en 1783, frente a antiguos socios suyos que representaban al lado americano, como Benjamin Franklin y, sobre todo, Henry Laurens, de Charleston, Carolina del Sur, que también fue de joven un tratante al que Oswald había suministrado a menudo esclavos negros. ¿Pueden imaginarse a los dos, en París, en la rue Jacob esquina con la rue des Saints-Pères, ricos, es cierto, gracias entre otras cosas a las innumerables transacciones de las tratas que enlazaban a Europa con África y las Américas, negociando ahora la libertad de Norteamérica?

En mis lecturas encontré a mi propio candidato para rivalizar con

Hancock como «ciudadano del mundo»: Bartolommeo Marchionni, un florentino, comerciante y banquero en Lisboa, que en 1480 poseía plantaciones de caña en Madeira y que financió las expediciones de los grandes viajeros portugueses a Etiopía en 1487, que tenía un buque en la expedición de Vasco da Gama a la India en 1498 y otro en la expedición de Cabral que en 1500 descubrió el Brasil, probablemente por error, que sugirió al rey de Portugal que empleara a su compatriota florentino Américo Vespucio para un viaje al Brasil en 1501, y que en la década de 1490 tenía el monopolio de la trata en el río Benin, para llevar cautivos no sólo a Portugal y Madeira, sino también a Elmina, en la Costa de Oro, donde los vendía, a cambio de oro, a mercaderes africanos de los que conseguía mejores precios por los cautivos de los que hubiese obtenido en Lisboa.

Como resultado de este interés, que abarca la mitad de una vida, decidí hace algunos años escribir mi propia historia de la trata. Debe decirse que es un terreno que ha sido tan labrado que ya no queda espacio para ningún cultivo nuevo. Philip Curtin y sus sucesores han establecido las estadísticas de la trata tan completamente como sea posible; cada puerto y cada pueblo relacionado con la trata tiene sus propios historiadores, muchos de los cuales se han reunido, desde hace años, en conferencias en todo el mundo, con muy buenos resultados La historia de la concha de caurí, empleada durante tanto tiempo en África como moneda, ya se ha escrito, como se ha escrito la del fusil de Birmingham, que sirvió de trueque para muchos esclavos.

Pero cualquier empresa comercial que entrañe el transporte de millones de personas a lo largo de varios siglos, empresa en la que intervinieron todas las naciones marítimas europeas y todos los pueblos con costas en el Atlántico (y algunos otros, de añadidura), así como todos los países de las Américas, constituye un planeta por sí misma, con espacio, siempre, para nuevas observaciones, reflexiones y nuevos juicios. Sin embargo, los que me interesaban eran los mercaderes de esclavos en sus hermosas casas de Londres o Lisboa, que con frecuencia nunca llegaron a ver un esclavo, pero que se beneficiaron con su venta. En las controversias sobre el número de esclavos transportados y el porcentaje de beneficios, se tendió a ignorar a esos hombres.

La trata era, desde luego, una iniquidad. De todos modos, todo historiador ha de recordar la advertencia de Hugh Trevor-Roper: «Cada época tiene su propio contexto social, su propio clima, y lo da por sentado... Desdeñarlo, empleando términos como "racional", "supersticioso", "progresista", "reaccionario", como si sólo fuese racional lo que obedece a nuestras reglas de razonamiento, sólo fuese progresivo lo que apuntaba hacia nosotros, es peor que una equivocación; es una vulgaridad.»[1]

Además, el estudio de este comercio puede ofrecer algo a casi todos. Quien se interesa por la moral internacional puede preguntarse cómo fue que en el siglo XVII varios países de Europa septentrional

apenas vacilaron antes de tolerar el renacimiento a gran escala de una institución que casi se había abandonado, en la región, hacia el año 1100, y a veces, como en Inglaterra, con un tono casi abolicionista en las declaraciones de los arzobispos contra la costumbre: «Fuimos un pueblo que no comerciaba con esta mercancía», decía con orgullo Richard Jobson, un mercader inglés, cuando, en 1618, un tratante árabe le ofreció esclavos en el río Senegal.[2] Pero casi al mismo tiempo, sir Robert Rich, cuyo retrato por Van Dyck cuelga de los muros del Metropolitan Museum de Nueva York, conseguía licencia para llevar a cautivos africanos a sus nuevas plantaciones de Virginia. A quien le interesa la historia económica puede preguntarse si hay algo acertado en la idea del doctor Eric Williams de que la revolución industrial inglesa se financió con los beneficios de los tratantes de esclavos de Liverpool. Quien tiene por especialidad la historia eclesiástica puede preguntarse por qué se ignoró en los países católicos la condena del papa Pío II y de otros tres papas, y cómo fue que los jesuitas se vieron tan mezclados como todos en la trata; encontraría interesante, también, investigar los términos precisos con que Pío II condenó el tráfico de esclavos, y tal vez especular acerca de las razones por las que los filántropos católicos del siglo XVI, como fray Bartolomé de las Casas, al principio no abarcaron a los negros africanos en la generosa simpatía que ofrecieron calurosamente a los indios americanos.

Si interesa la historia de los movimientos populares, el movimiento abolicionista, tan bien organizado por los cuáqueros en Inglaterra y en Estados Unidos, debe verse, sin duda, como su primer ejemplo. Si a uno le interesa el comercio con los países subdesarrollados, puede estudiar el papel de la trata en África y calcular, o por lo menos formular suposiciones, sobre el efecto duradero que tuvo en las economías locales, y preguntarse (con un historiador de Sierra Leona) si pudo haber algún beneficio derivado de los cuatro siglos de contacto con los europeos en términos de renta, organización del comercio, nuevas cosechas, conocimiento de nuevas técnicas. Luego, puede uno plantearse la cuestión de si la importante participación de Gran Bretaña en el comercio de esclavos durante el siglo XVIII (cuando, en la década de 1790, los capitanes ingleses de esclavos transportaron todos los años unos treinta y cinco mil cautivos a través del Atlántico en unos noventa buques), encontró compensación en el papel predominante que los políticos ingleses dieron a la abolición de la trata, convirtiéndose en policías de los mares (guardabosques después de haber sido cazadores furtivos), con su empeñosa diplomacia, poderío naval, astucia y subsidios financieros para llevar a su fin la trata. En relación con esto cabe preguntarse si la política británica fue o no el elemento decisivo para que se pusiera término a la trata brasileña en la década de 1850 y la cubana en la de 1860. Al analizar esta ambivalente posición británica, debería examinarse por qué John Hawkins sigue siendo un héroe nacional, aunque sus tres viajes al Caribe, en la década de

1560, uno de ellos llevando a bordo a Francis Drake, fueron viajes de trata.

Quien se interesa por la historia judía puede examinar la acusación del político negro americano señor Farrakhan de que los judíos dominaron la trata con África, pero resultaría difícil encontrar más de uno o dos judíos en la trata anglosajona (Aaron López y su suegro, Jacobo Rodrigues Ribera, de Newport, Rhode Island, son los dos únicos que he encontrado). Es cierto que gran parte del tráfico de esclavos de Lisboa, en los siglos XVI y XVII, fue financiado por judíos conversos o cristianos nuevos, aunque no quisiera pronunciarme acerca de si deberían ser considerados o no judíos; varios de los tratantes proclamaban, bajo las torturas inquisitoriales, que ellos o sus antepasados se habían convertido sinceramente, aunque el Santo Oficio hizo quemar vivos en México y en Lima a varios destacados mercaderes de esclavos, a los que denunciaron, no por comerciar con esclavos, sino por el delito mucho mayor de ser «judaizantes». Si uno se mostrara tan crítico con el islam como el señor Farrakhan lo es con los judíos, podría examinar en qué medida el comercio con negros africanos, desde la costa de Guinea y a través del Sahara, estuvo a cargo de mercaderes *mullahs* árabes, en los primeros siglos tras la penetración musulmana en África, mucho antes de que los buques del infante Enrique el Navegante avistaran las costas de África occidental. Podrá preguntarse, también, qué hay de cierto en la afirmación, a menudo repetida, de que los portugueses trataban a sus esclavos, en la travesía de Angola a Brasil, mejor que los tratantes anglosajones que llevaban cargamentos humanos al Caribe o a las colonias meridionales de Norteamérica.

Si uno está interesado por la historia de la monarquía británica, (¿y quién no lo está, al parecer incluso en España?), se puede explorar el papel de James, duque de York (por el cual se nombró, tan inadecuadamente, Nueva York), como presidente de la Compañía Real Africana, cuya misión consistía, en parte, en comerciar con esclavos. O uno puede preguntarse si es cierto, como sugería el más reciente biógrafo de Wilberforce, el difunto Robin Furneaux, que el intrigante comentario de Thomas Clarkson en su historia de la abolición de la trata africana (o sea, que había algo, no sabía qué, en la imposibilidad para Pitt de convertir el fin de la trata en cuestión de gobierno), puede explicarse por el odio de Jorge III hacia los abolicionistas, tan fuerte como el de su hijo, el futuro Guillermo IV, que cuando era duque de Clarence dirigió en la Cámara de los Lores la oposición a Wilberforce, Pitt, Burke, Fox, Sheridan, Canning y a todos los demás que se contaban entre «los mejores y más inteligentes» en la Inglaterra de la década de 1790.

Si en esta cuestión se busca a los malvados —y hay varios—, debe buscarse ciertamente entre las familias reales con más rigor que entre las familias judías. Pienso, en parte, en los gobernantes de Benin, los reyes de Ashanti, Congo y Dahomey, y en los gobernantes Vili de Loango, que vendieron gran número de esclavos, durante muchas ge-

neraciones, y también en los monarcas de Europa, como uno de mis propios héroes, Fernando el Católico, rey de Aragón, «Atleta de Cristo» como lo llamó el papa, que dio el primer permiso para llevar al Nuevo Mundo a esclavos en gran número, pues quería que extrajeran el oro de las minas de Santo Domingo. Pero acaso no puede condenarse especialmente a Fernando por aceptar este transporte de esclavos de una parte a otra de sus dominios, pues parece que sus agentes compraron a los africanos afectados en Sevilla, adonde los habían llevado mercaderes lisboetas, como Bartolommeo Marchionni. Como cualquiera de su época, Fernando debió suponer que, por desagradable que fuese ser esclavo, ser propiedad de un amo cristiano era infinitamente mejor que serlo de un infiel. Puede considerarse al rey Juan III de Portugal responsable de una innovación todavía más peligrosa, pues fue él quien, en 1530, accedió a que los esclavos pudiesen llevarse directamente de África a las Américas. Y no cabe excluir de nuestra crítica selectiva al Rey Sol mismo, Luis XIV, pues sus ministros accedieron a pagar una suma por cada esclavo llevado al Nuevo Mundo; esta suma seguía pagándose en 1790, el año en que Thomas Clarkson estaba en París para hacer propaganda de la causa abolicionista; el ministro Necker, recién llamado de nuevo al poder, le pidió que no se atreviera a enseñar a Luis XVI, sucesor del Rey Sol, el diagrama que mostraba cómo se amontonaban los esclavos en el buque *Brookes* de Liverpool, porque le causaría demasiada pena.

Pero los historiadores no han de encargarse de buscar a los malvados. Detestaría que me reprocharan haber leído *Alicia en el país de las maravillas* porque su autor era bisnieto del tratante de esclavos Lutwidge de Whitehaven; o por leer a Chateaubriand porque su padre, en Saint-Malo, fue tratante de esclavos y, antes, capitán de un buque que transportaba esclavos; o de leer a Gibbon porque éste pudo escribir su gran obra sin tener que preocuparse por el dinero gracias a la fortuna acumulada por su abuelo, uno de los directores de la Compañía de los Mares del Sur, cuya principal misión consistía en llevar esclavos africanos en buques ingleses al imperio español. No me agradaría tener que boicotear las comedias de Beaumarchais debido a que su autor trató de obtener de la Corona española el mismo monopolio en los años sesenta del siglo XVIII. Y ¿quién se negaría a visitar la Universidad Brown, en Providence, Rhode Island, porque debe tanto a John Brown, que comerciaba con esclavos en esa ciudad, en la década de 1770? Nadie, sin duda, se negaría a tomar en serio a John Locke, como filósofo de la libertad, por el hecho de que fuese accionista de la Compañía Real Africana, cuyas iniciales RAC, se marcaron en tantos pechos negros durante el último cuarto del siglo XVII.

Tengo un motivo personal para esperar que los pecados de los antepasados colaterales no caigan sobre la generación actual: en el Archivo de Indias, de Sevilla (los magníficos y mejores archivos imperiales a los que la erudita americana Irene Wright dedicó un soneto y en los cuales, investigando sobre la conquista de México, pasé muchos de los días más fructíferos de mi vida), descubrí que un buque

que llevaba a veinte esclavos a la bahía de La Habana, tenía por capitán, en 1792, a alguien de Liverpool llamado Hugo Tomás.

En el presente libro he tratado de explicar lo que sucedió. Al buscar la verdad, no he creído necesario hablar en cada página de ultrajes. Pero, de todos modos, la pregunta es ineludible: ¿cómo pudo tolerarse durante tanto tiempo este negocio? En mis capítulos sobre la abolición hablo de esto, pero al cabo de varios años dedicados a escribir este libro no puedo pensar que los tratantes de esclavos y los capitanes de sus buques fueran «peores» que los propietarios de esclavos, que a fin de cuentas formaban el mercado. Hubo propietarios de esclavos brutales, como el padre supuesto de Frederick Douglass, y capitanes de buques transportadores de esclavos razonablemente bondadosos, como John Newton. Unos pocos gobernantes africanos trataron de evitar participar en la trata trasatlántica y la mayoría fracasó. Todos se encontraron presos de una vasta red que parecía normal por lo menos hasta 1780.

Para una parte de este libro he llevado a cabo investigaciones en los archivos: acerca de la decisión de Fernando el Católico, en 1510, de enviar esclavos negros al Nuevo Mundo; acerca de la carrera de Bartolommeo Marchionni; acerca del permiso de llevar esclavos concedido por el emperador Carlos V; acerca de diversos momentos de la trata española, y acerca de varios aspectos del final de la trata en Brasil y Cuba. Pero he tratado de consultar las fuentes originales cuando se dispone de ellas. En relación con esto, quiero expresar mi agradecimiento a la difunta Elisabeth Donnan, cuyos *Documents Illustrative of the Slave Trade to America* me fue de gran ayuda, y también a Philip Curtin, cuya obra *The Slave Trade: A Census*, fue una inapreciable guía y cuyas cifras sólo he revisado modestamente; Enriqueta Vila Vilar, con sus notables estudios sobre la trata española de los siglos XVI y XVII, especialmente su *Hispanoamérica y el comercio de esclavos*, me introdujo en el tema. El libro de Charles Verlinden *L'esclavage dans l'Europe médiévale* me abrió los ojos sobre la persistencia de la institución de la esclavitud durante las épocas de gran fe. Agradezco también a Ángel Bahamonde y José Cayuela por el interesante retrato de negreros españoles del siglo XIX y de sus fortunas, que aparece en su libro *Hacer las Américas* (Madrid, 1992).

Quiero expresar mi agradecimiento a los directores de las bibliotecas y los archivos en los cuales he investigado y en particular a los del Archivo de Indias, de Sevilla, la Biblioteca Nacional, el Archivo Histórico Nacional y la Real Academia de la Historia, de Madrid, el Palazzo Ricardi de Florencia, la Bibliothèque Nationale de París, la New York Public Library, la Widener Library de Harvard, la Murger Memorial Library de la Universidad de Boston, la London Library, la biblioteca de la Cámara de los Lores —y en particular a su bibliotecario, David Jones, y sus ayudantes—, la biblioteca de la Universidad de Cambridge, el Public Records Office de Kew, y la British Library. Ésta será la última vez que podré expresar mi gratitud a quienes trabajan como ayudantes en la acogedora sala de lectura de la última de

las bibliotecas nombradas, la más hermosa biblioteca de Europa, que está a punto de ser destruida por los ignorantes filisteos que han dirigido recientemente la vida cultural británica. También estoy agradecido a las personas que han leído capítulos de mi libro en sus primeras redacciones —por ejemplo, sir Hugh Lloyd-Jones y el doctor Felipe Fernández-Armesto—, así como a Oliver Knox y a mi esposa Vanessa, que tuvieron la bondad de leer las pruebas y de hacer muchas y valiosas sugerencias.

HUGH THOMAS

Londres, marzo de 1997.

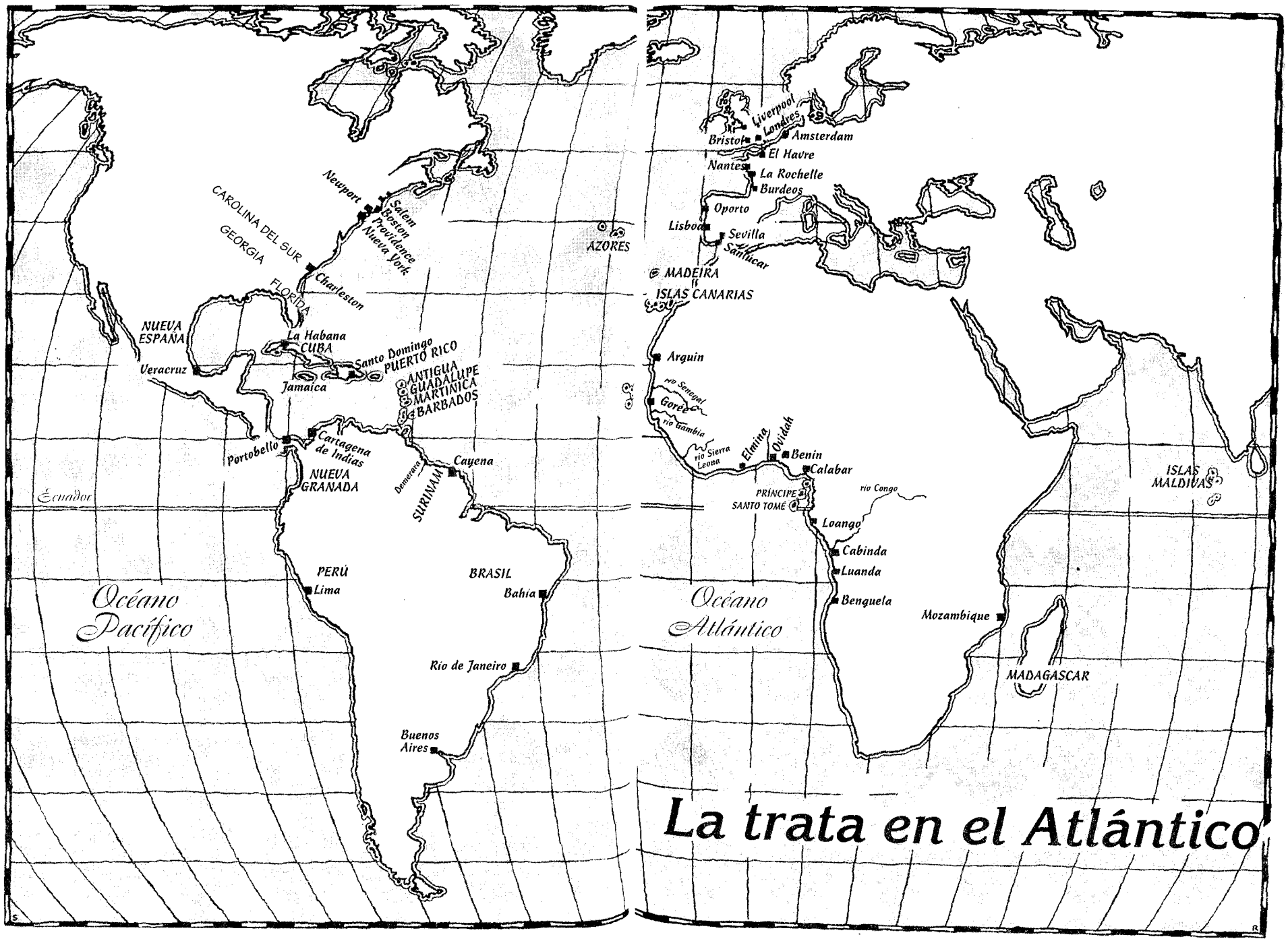
NOTA SOBRE LA TRADUCCIÓN

Ante todo, el título. Traducido literalmente del inglés sería «El comercio de esclavos». Pero en español la palabra «trata» indica, según el diccionario de la Academia, el «tráfico que consiste en vender seres humanos como esclavos». Por tanto, con decir trata ya basta para que se entienda que se refiere a esclavos. El término tratante es mucho más diverso en sus acepciones; en el presente libro se entiende siempre como tratante o comerciante en esclavos.

Los nombres geográficos han variado a lo largo de los siglos; aquí se usan los que da el original inglés, es decir, los que tenían en la época a que se refiere el texto, pero cuando hay una diferencia tan considerable con los actuales que no permite identificarlos, se ha añadido el nombre actual. Lo mismo cabe decir de los nombres de pueblos africanos, que, por cierto, hemos puesto casi siempre en el singular; así, wolof es wolof o gelofe, o río Bonny es también río Reale. A este respecto unas precisiones: Saint-Domingue, en francés, es la parte oriental de la isla de La Española o Hispaniola, o sea, lo que hoy conocemos como Haití, mientras que Santo Domingo es la parte oriental, que conserva su viejo nombre.

A los cargos públicos, cuyos títulos son a menudo intraducibles (especialmente los ingleses) se les ha dado uno que permita identificar su función.

Las medidas se han convertido a su equivalente moderno, para que el lector pueda imaginar, pongamos por caso, la cantidad de agua que lleva un buque o la distancia que ha navegado. De otro modo, se obligaría al lector a consultar constantemente su diccionario de pesos y medidas y a recurrir a su calculadora, que es lo que han hecho, por él, los traductores.


Newport
Salem
Boston
Providence
Nueva York
CAROLINA DEL SUR
GEORGIA
Charleston
FLORIDA
AZORES
NUEVA ESPAÑA
La Habana
CUBA
Santo Domingo
PUERTO RICO
Veracruz
Jamaica
ANTIGUA
GUADALUPE
MARTINICA
BARBADOS
Portobello
Cartagena de Indias
NUEVA GRANADA
Demerara
SURINAM
Cayena
Ecuador
PERÚ
Lima
BRASIL
Bahía
Océano Pacífico
Río de Janeiro
Buenos Aires
Liverpool
Londres
Bristol
Amsterdam
El Havre
Nantes
La Rochelle
Burdeos
Oporto
Lisboa
Sevilla
Sanlúcar
MADEIRA
ISLAS CANARIAS
Arguin
río Senegal
Gorée
río Gambia
río Sierra Leona
Elmina
Ovidah
Benin
Calabar
PRÍNCIPE
SANTO TOMÉ
río Congo
Loango
Cabinda
Luanda
Benguela
Océano Atlántico
Mozambique
MADAGASCAR
ISLAS MALDIVAS
La trata en el Atlántico

LIBRO PRIMERO

El verde mar de las Tinieblas

«El verde mar de las Tinieblas» es el término con que los árabes del Medievo describían el océano Atlántico; con él indicaban los terrores de las aguas más allá del cabo Bojador, que los portugueses rodearon en 1434.

1. ¿QUÉ CORAZÓN PODRÍA SER TAN DURO?

> ¿Qué corazón podría ser tan duro que no se sintiera traspasado por la lástima al ver a esa compañía?
>
> ZURARA, *Crónica del descubrimiento y de la conquista de Guinea*

«Muy temprano por la mañana, debido al calor», el 8 de agosto de 1444, unos cuantos marineros portugueses que se hallaban en la cubierta de media docena de carabelas de cien toneladas, los nuevos barcos de vela, se preparaban para desembarcar su carga africana cerca de Lagos, en la punta sudoeste del Algarve, en Portugal.

La carga consistía en 235 esclavos. Al llegar a tierra firme, los llevaron a un campo. Según un contemporáneo, suponían «una visión maravillosa, pues, entre ellos, algunos eran bastante blancos, bastante rubios y bien formados; otros eran menos blancos, como mulatos y otros más, tan negros como los etíopes, y tan feos, en cuanto a rasgos y cuerpo, como para parecer... imágenes de un hemisferio más bajo [...]».

«¿Qué corazón podría ser tan duro», se preguntó este cronista contemporáneo, Gomes Eannes de Zurara, cortesano del hermano del rey de Portugal, el inventivo infante Enrique, «que no se sintiera traspasado por la lástima al ver esa compañía? Pues algunos bajaban la cabeza y con la cara bañada en lágrimas se miraban los unos a los otros. Otros gruñían con gran dolor, miraban hacia las alturas del cielo, con la vista clavada en él, gritaban, como pidiendo ayuda del Padre de la naturaleza; otros se golpeaban el rostro con la palma de las manos, echándose cuan largos eran en el suelo; mientras que otros se lamentaban al modo de un canto fúnebre, según las costumbres de su país [...]».

«Para añadir a su sufrimiento —continuaba el escritor—, llegaron los que estaban a cargo de la división de los cautivos y [...] se hizo necesario separar a padres de hijos, maridos de esposas, hermanos de hermanos. No hubo respeto por amigos o por familiares y cada uno fue a dar a donde le tocaba en suerte.»

Entonces Zurara se permitió una oración a la diosa de moda, la diosa Fortuna: «Ay, poderosa Fortuna, que con tu rueda haces y deshaces, urdes los asuntos del mundo como te place, pon al menos ante los ojos de esa miserable raza un poco de entendimiento de lo que les espera, que los cautivos reciban algo de consuelo en medio de su gran pena...»[1]

La llegada de esta colección de africanos suponía una novedad que muchos habían venido a contemplar, entre ellos el héroe del cro-

nista Zurara: el infante Enrique; éste los contempló, impasible, desde lo alto de su caballo, recibió cuarenta y seis de ellos, «el quinto real», y dio gracias a Dios de poder salvar tantas almas nuevas para Dios.

Los esclavos que este día constituían el centro de atracción eran, en su mayoría, azanaghis (ahora conocidos por su nombre bereber, «sanhajah» o «idzagen») de lo que es ahora el Sahara occidental, o sea, Marruecos y el norte de Mauritania. Posteriormente, al aventurero veneciano Alvise Ca'da Mosto, este pueblo le pareció «moreno, achaparrado y miserable», a diferencia de los negros de más al sur, que eran, según él, «hombres de cuerpo bien formado y aspecto noble».[2] No obstante, los azanaghis constituían una de las principales familias de los tuaregs de cara cubierta, una tribu que durante generaciones y por tradición asaltaban ciudades como Timboctú y otros asentamientos del Medio Níger. Los geógrafos árabes los situaban cerca de «la brillante montaña» y de «la ciudad de cobre amarillo», separados de la tierra desconocida de los negros del sur por «un mar de arena muy suave... en la que pueden hundirse el hombre y el camello».[3] Adoptaron el islam en el siglo XI, pero sabían increíblemente poco de dicha fe antes de que un maestro incendiario, Ibn-Yasin, bereber musulmán de la Universidad de Quayrawan (Túnez), captara su imaginación con sus sermones, que contenían un austero mensaje «fundamentalista» que prometía, mediante la barbarie y el sectarismo, un fin a toda lucha y desunión. Así empezó el implacable movimiento almorávide, que en sus inicios causó grandes destrucciones.

Pues al servicio de los irreprochables ideales de los antepasados, o al menos de los antepasados colaterales, de los humildes cautivos del Portugal de 1444 —fanáticos todos, cubiertos de pieles y montados en camellos—, cayeron primero sobre Marruecos y, luego, sobre la península Ibérica y reinaron durante un tiempo sobre un imperio que se extendía desde los ríos Níger y Senegal en África hasta el Ebro en España. La ermita, o ribat (los almorávides eran el pueblo del ribat), donde Ibn-Yasin se refugiaba en sus años de luchas, no se encontraba lejos de ese mismo Arguin de donde fueron robados los esclavos de 1444. Cabe, pues, la posibilidad de que los portugueses a quienes les fue encomendado vigilar a estos recién llegados, fuesen, por obra de violaciones o seducciones llevadas a cabo trescientos años antes, parientes lejanos suyos.

Zurara describió cómo, en el siglo XV, los azanaghi hacían a menudo «la guerra a los negros, usando la astucia más que la fuerza, porque no eran tan vigorosos como sus cautivos». Este comentario explica por qué los esclavos traídos al Algarve eran de tan variadas y diferentes pieles: los que habían capturado los asaltantes portugueses incluían hombres y mujeres ya esclavizados por los azanaghi. Caso de que sea cierta la afirmación del cronista acerca de los esclavos blancos y negros, entre los cautivos se encontraban algunos comprados en mercados a los ubicuos traficantes musulmanes.

La mayoría de los cautivos de 1444 fue tomada por los portugue-

ses en una aldea que asaltaron al grito de «Santiago, san Jorge y Portugal», «matando y cogiendo cuanto podían. Entonces se vio a madres abandonando a sus hijos y maridos a sus mujeres; cada uno trataba de escapar; unos se ahogaron en el agua, otros se escondieron debajo de su choza; otros ocultaron a sus hijos entre las algas, donde nuestros hombres los encontraron después».[4]

El jefe de los portugueses en esta expedición era Lançarote de Freitas, un joven y triunfador oficial anteriormente recaudador de impuestos y a la sazón capitán de una compañía recién formada con el fin de comerciar con África, apostada en Lagos (la ciudad donde antaño fuese funcionario), «al servicio de Dios y del infante Enrique».[5] De Freitas, conocido como hombre de gran sensatez, se crió en la numerosa e interesante corte del infante Enrique.

En aquella época, en Europa y en África, capturar esclavos en lugar de comprarlos no constituía una práctica extraordinaria. En España y en África, estas «razias», nombre con el que se conocía la odiosa costumbre de robar hombres, la llevaron a cabo a lo largo del Medievo comerciantes musulmanes, y sus equivalentes cristianos hicieron lo mismo. Los musulmanes se creían justificados por el Corán al capturar y esclavizar a cristianos; por su parte, en la larga lucha por reconquistar la España musulmana, los cristianos se comportaron de igual manera.

Este viaje al África occidental de De Freitas fue la primera empresa comercial seria de Portugal, cuyos principales negociantes, tan escépticos antes, se convencieron de los beneficios que les reportarían tales expediciones. Los mercaderes de Lisboa esperaban descubrir oro en el África occidental y lo habían encontrado, si bien había muchos más esclavos que oro. Esto no disgustó al infante Enrique, pues el dinero que obtenía de la venta de su cuota de esclavos podía emplearse en la financiación de posteriores empresas, incluyendo viajes exclusivamente de descubrimiento.

El cronista Zurara probablemente creyó que los cautivos debían su suerte a los pecados de su supuesto antepasado, Ham, a quien su propio padre, Noé, maldijo al verlo desnudo y borracho. Suponer que los descendientes de Ham se habían vuelto negros formaba parte de la tradición tanto cristiana como musulmana. Acaso también se viera influenciado por la obra, escrita dos siglos antes, de Egidio Colonna, según el cual, si las gentes no contaban con leyes, si no vivían en paz bajo un gobierno, eran más bestias que humanos y, por tanto, se las podía esclavizar legalmente.[6] Zurara, sin duda alguna, habría considerado que los africanos llevados a Portugal en 1444, cualquiera que fuese su origen, eran de este tipo de gentes.

2. LA HUMANIDAD SE DIVIDE EN DOS

> La humanidad se divide en dos: los amos y los esclavos.
>
> ARISTÓTELES, *La política*

En su descripción de la venta de esclavos en Lagos, en 1444, Zurara, el cronista de la corte, relataba lo que desde entonces parece un hito en la historia. Sin embargo, pocos sucesos descritos como tales lo son aún tras ser examinados, y los portugueses, como todos los europeos meridionales de la época, estaban acostumbrados a los esclavos y a la esclavitud.

Las sociedades asentadas, en su mayoría, han hecho uso de la mano de obra esclava en un momento dado, hasta los orgullosos franceses, los eficaces alemanes, los nobles ingleses, los intrépidos españoles y, quizá más que nadie, los poéticos rusos, han experimentado años de servidumbre.

La esclavitud constituía una de las principales instituciones de la Antigüedad. Las tumbas prehistóricas del Bajo Egipto sugieren que, hacia el octavo milenio antes de Cristo, un pueblo libio esclavizó una tribu de bosquimanos o «negritos». Posteriormente, los egipcios harían frecuentes razias en los principados al sur de su territorio, y durante la decimoctava dinastía emprendieron asaltos por mar, a fin de robar esclavos de lo que ahora es Somalia. Los esclavos construyeron, o al menos ayudaron a construir, las innovaciones de la primera revolución industrial del mundo, a saber, el sistema hidráulico de China y las pirámides de Egipto. El primer código jurídico, el de Hammurabi, que nada decía de temas ahora considerados interesantes, incluía claras disposiciones acerca de la esclavitud, como la pena de muerte para quien ayudara a un esclavo a huir, así como para quien albergara a un fugitivo, un anticipo de los dos mil años en que los esclavos figurarían en casi todos los códigos.

En los años dorados tanto de Grecia como de Roma, los esclavos eran sirvientes domésticos, trabajaban en minas y en obras públicas, en grupo o individualmente, en granjas, en el comercio y en las industrias caseras. Administraban y servían en burdeles, organizaciones comerciales y talleres. Había esclavos en Micenas, y Ulises poseía cincuenta esclavas en su palacio. Los griegos que los empleaban los apreciaban; en su apogeo, había unos sesenta mil esclavos en Atenas, cuya policía consistía en un cuerpo de unos trescientos arqueros, esclavos escitas; hasta la rebelión que estalló en el año 103, en sus famosas minas de plata de Laurium, trabajaron más de diez mil escla-

vos, y veinte esclavos —quizá una cuarta parte de los que se dedicaban a tales menesteres— ayudaron a construir el Partenón. Los atenienses utilizaron a los esclavos para que lucharan por ellos en Maratón, si bien primero los liberaban.

Los romanos los empleaban en las mismas actividades que los griegos, aunque tenían muchos más para el servicio doméstico; durante el reinado del emperador Nerón, un prefecto podía tener hasta cuatrocientos en su casa. Habría unos dos millones de esclavos en Italia al final de la República. Desde el siglo I a. J.C. hasta principios del siglo III d. J.C., la prosperidad se fomentaba normalmente a través del uso de estos cautivos. Esto no significa que todos fuesen iguales, pues el estilo de vida de los esclavos rurales y domésticos era muy distinto; la vida de un hombre que trabajara en grupo en el campo era diferente de la de uno que trabajara en un taller en la ciudad; algunos esclavos hacían las veces de médicos o abogados; otros eran mayordomos de nobles, o pastores en las montañas. Tiro, el secretario confidencial de Cicerón, era culto e incluso inventó una taquigrafía que llevaba su nombre.

Al parecer, en la época en que más confiaba en sí misma —digamos que entre el año 50 a. J.C. y el año 150 d. J.C.—, Roma precisaba medio millón de esclavos al año. El Estado mismo poseía incontables esclavos; setecientos, por ejemplo, estaban encargados del mantenimiento de los acueductos de la ciudad imperial. A principios del imperio quizá uno de cada tres habitantes era esclavo. Se dice que una dama rica, Melania, liberó a ocho mil esclavos a principios del siglo V a. J.C., cuando decidió convertirse en asceta cristiana.[1]

Tanto en Grecia como en Roma los esclavos eran cautivos de guerra, o personas capturadas en razias a confiadas islas o ciudades. Se dice que en la tercera guerra púnica se tomaron cincuenta y cinco mil cautivos y recordemos que César llevó «muchos esclavos a Roma» durante las guerras galas. En siglos posteriores numerosos germanos fueron esclavizados. Septimio Severo llevó cien mil cautivos tras derrotar a los partos en Ctesifón. Quince mil esclavos galos fueron cambiados por vino italiano en el siglo I a. J.C. La piratería y el bandidaje también desempeñaron un papel a la hora de suministrar a Roma la mano de obra que deseaba.

Ya en la época dorada de Grecia se habían establecido mercados dedicados exclusivamente a la venta de esclavos, como los de Quíos, Rodas y Delos. Durante cientos de años, Éfeso fue el mayor del mundo clásico, si bien las pruebas de la cantidad de esclavos que allí se vendieron resultan insatisfactorias. Se trataba de populares centros de descanso para todos los patricios y en ellos la mayoría de esclavos vendrían del Este. La venta de esclavos nacidos en el Imperio romano constituía igualmente una próspera empresa, y es probable que a algunos los criaran especialmente para su venta en los mercados.

Numerosos esclavos de la antigua Roma eran rubios, celtas o germanos, incluyendo sajones. «Los hermosos rostros de los jóvenes es-

clavos», escribió el gran historiador Gibbon, «estaban cubiertos con una costra o ungüento medicinal que los protegía de los efectos del sol y el hielo».[2] Debían de ser del norte de Europa, quizá de la tierra del propio historiador.

También existían los esclavos negros. Egipto trató siempre de asegurar militarmente su frontera meridional con Nubia, aunque el comercio la cruzaba en ambas direcciones. Herodoto hablaba de la trata egipcia de negros; en las épocas más afortunadas de los faraones, los nubios enviaban con regularidad, Nilo abajo, tributos que, aparte de oro y ganado, incluían cautivos etíopes. Negros, sin duda esclavos de Etiopía, lucharon en el ejército de Jerjes, así como en el de Gelón, tirano de Siracusa. Se ha registrado la presencia de etíopes en numerosas partes del Mediterráneo en esa época: bailarines y boxeadores, acróbatas y aurigas, gladiadores y cocineros, prostitutas/prostitutos y sirvientes domésticos. Se observan cabezas negras en jarrones y vasijas griegos y en objetos de terracota de Alejandría; en un mosaico del siglo I en Pompeya figura un esclavo negro sirviendo en un banquete. Séneca habló de «uno de nuestros hombres elegantes con escoltas y númidas».[3] El dramaturgo romano Terencio había sido esclavo en Cartago y, según Suetonio, quizá fuese mulato. Una útil guía de navegación del mar Rojo del siglo II, *Periplo Maris Erythaei*, habla de tráfico marítimo de esclavos entre la costa oriental africana y Egipto. Los esclavos negros resultaban atractivos. Se dice que Séneca comentó que los romanos creían que las mujeres negras eran más sensuales que las blancas; las romanas, por su parte, sentían la misma admiración voluptuosa por los hombres negros: el poeta Marcial alabó a una mujer «más negra que la noche, que una hormiga, que el carbón, que una chova, que una cigarra».[4] En la Biblia, a la reina de Saba se la describía como hermosa y negra; en el Cantar de los Cantares figura la firme declaración: «Una negra soy, pero grata a la vista, oh hijas de Jerusalén, como las tiendas de Kedar, [y no obstante] como las telas de tienda de Salomón.»[5] Según Herodoto, que navegó por el Nilo hasta Elefantina, la ciudad fronteriza con Nubia, el etíope era el más hermoso de los pueblos.[6]

No todos los africanos negros en el Mediterráneo eran esclavos. Euribato, un heraldo que acompañó a Odiseo cuando éste fue a hablar con Aquiles, lo era, supuestamente (fue en parte gracias a su recuerdo de Euribato que Penélope reconoció a su marido); y un tal Aethiops, tal vez un hombre libre africano (¿o acaso no era sino un apodo?) estuvo presente en la fundación de Corinto.

Al menos desde la época de Jenófanes (el primer europeo que escribió acerca de las diferencias físicas entre blancos y negros), en el siglo VI a. J.C., los griegos y los romanos no tenían prejuicios por razones de raza, les daba igual que alguien de piel negra fuese superior a alguien de piel blanca o al revés. No sorprende, pues, que el mestizaje no resultase ni repugnante ni inesperado; ninguna ley se refería al tema y numerosos/numerosas etíopes se casaron con griegos/griegas o egipcios/egipcias. En el siglo VIII a. J.C., los etíopes, que habían

suministrado soldados y esclavos a Menfis, conquistaron Egipto y le dieron su vigésima quinta dinastía.

Casi todos los africanos negros de la Antigüedad venían de Etiopía, pasando por Egipto. Varias expediciones fueron enviadas allí, y Plinio el Viejo habla de más de una. No obstante, parece que en el siglo II se abrió una nueva ruta de caravanas en Lepcis Magna, en lo que ahora es Libia, que unía el Imperio romano a Guinea.

Se ha sugerido un tanto peregrinamente que la civilización antigua de Grecia era de origen tanto egipcio como negro. Este enfoque imaginativo que, de ser cierto, afectaría a la historia de la trata en el Atlántico, deriva de un relato contado por un historiador griego, Diodoro de Sicilia, en el siglo I a. J.C. No existen, sin embargo, pruebas que lo confirmen y no es más probable que el mitológico primer rey de Atenas, Cécrope, fuese negro que el que la parte inferior de su cuerpo fuese de pez. Quizá Sócrates fuese negro, pero no es nada probable; tal vez por las venas de Cleopatra corriese sangre negra, si bien resulta sumamente improbable.

Los atenienses fueron los primeros en buscar motivos para hablar de la esclavitud como institución y de explicarla (como ocurría con la mayoría de asuntos). Por ejemplo, en el primer libro de su *Política*, Aristóteles afirmó que «la humanidad se divide en dos: los amos y los esclavos, o, si se prefiere, en griegos y en bárbaros, los que tienen derecho a ordenar y los nacidos para obedecer». Esto parece dar a entender que para un ateniense cualquiera que no fuese griego podía ser capturado y esclavizado, y hasta debía serlo. Según Aristóteles, «un esclavo es una propiedad con alma», con lo que acepta la esclavitud como institución; declaró también que «el uso de animales domésticos y de esclavos es más o menos el mismo; ambos prestan sus esfuerzos físicos para satisfacer las necesidades de la existencia». No obstante, apuntó igualmente que había quienes alegaban que «el dominio del amo sobre el esclavo es contrario a la naturaleza, y que, como la diferencia entre amo y esclavo sólo existe en la ley e interfiere con la naturaleza, es injusto». Estas propuestas ambiguas tendrían su importancia en el siglo XVI, cuando se consideraba a Aristóteles el guía de casi todo.[7]

Por su parte, Platón comparó al esclavo con el cuerpo y al amo con el alma, y dio por sentada la esclavitud de los extranjeros, aunque deseaba poner fin a la de los griegos.[8]

Sin embargo, Eurípides, el dramaturgo, se percató de que el asunto era más complejo de lo que creían los filósofos. Por ejemplo, en su *Hécuba*, Polixena, nacida para casarse con reyes, declara que prefiere la muerte a la esclavitud. Sus contemporáneos, los sofistas, llevaron esta reflexión a su conclusión lógica y llegaron a alegar que la esclavitud no tenía fundamento en las leyes de la naturaleza, puesto que se derivaba de la costumbre. Al exigir que los espartanos liberaran a los mesenios, el retórico Alcidamas pensaba que las diferencias

entre un hombre libre y un esclavo eran desconocidas en la naturaleza. Según los cínicos, un esclavo conservaba el alma libre, aun siendo el instrumento de la voluntad de su amo, y Diógenes observó que el hombre que dependía del trabajo de un cautivo era el verdadero esclavo. No obstante, tan complejas reflexiones no ejercieron ningún efecto en la práctica.

Los romanos establecieron la figura jurídica del esclavo (*servus*) y lo diferenciaron del siervo (*colonus*). En Roma un esclavo era un objeto, *res*; no podía hacer testamento, dar testimonio en un juicio civil ni demandar por lo penal, aun cuando (gracias a una ley de Adriano) se le protegía, en teoría, del asesinato y de daños físicos a manos de su amo. Sin embargo, el hecho mismo de que a un esclavo romano se le podía castigar por delitos y crímenes cometidos sugiere que desde el punto de vista jurídico, el esclavo era una persona y no una mera cosa.

En sus críticas a la esclavitud, algunos grandes escritores latinos denunciaban la crueldad hacia los esclavos en lugar de poner en tela de juicio la institución en sí. Cicerón y Séneca esperaban que a los esclavos se les tratara humanamente, si bien no pensaban en el fin de la esclavitud. Cicerón, según el cual toda desigualdad (y, por ende, la esclavitud) se explicaba por la degeneración, escribió en *De Republica* que la reducción de un pueblo conquistado a la esclavitud era legítima si el pueblo en cuestión no era capaz de gobernarse por sí mismo; Séneca introdujo la idea de que la esclavitud era cuestión de cuerpo y que el alma era otra cosa; también creía que la diosa Fortuna (a la que rezaría Zurara) ejercía sus derechos tanto sobre los hombres libres como sobre los esclavos; después de todo, la manumisión no era algo fuera de lo común, ni en Roma ni en Grecia.

En los últimos años de la República romana, y de nuevo bajo los Antoninos, emperadores del siglo II, se introdujeron algunas cláusulas en la legislación que requerían un trato más humano de los esclavos; estos cambios no alteraron la definición básica del esclavo como propiedad, pero limitaban en aspectos concretos los derechos del amo sobre los esclavos, al igual que sus derechos sobre otras propiedades. El emperador Antonino Pío trató de limitar el carácter arbitrario de la institución de la esclavitud, aunque también declaró que el poder del amo sobre el esclavo era indiscutible. Para justificar sus leyes humanitarias afirmó que velaban por el interés de los amos.

Estas innovaciones fueron en parte resultado de dos influencias: la de la filosofía estoica en su etapa tardía, y la del cristianismo; la primera era la más subversiva de las dos. A partir de entonces, en todo caso, si un amo maltrataba mucho a un esclavo, tendría que venderlo, y si abandonaba a un esclavo enfermo, éste podía emanciparse. No obstante, ni los estoicos ni los cristianos ponían en tela de juicio la esclavitud como institución; suponían que esta condición era eterna; aunque un amo no ejerciera todos sus derechos sobre sus esclavos, esta concesión no lo obligaba y podía revocarse. El estoico

Epicteto, nacido esclavo y liberado por su amo, llegó a preguntarse si la emancipación supondría un beneficio para todos los esclavos, aunque también le preocupaban los efectos nocivos de la esclavitud en los amos.

Las enseñanzas de Cristo en el sentido de que «todas las cosas que quieren que los hombres les hagan, también ustedes de igual manera tienen que hacérselas a ellos», junto con la idea de san Pablo de que Dios «da a toda [persona] vida y aliento [...]. E hizo de un solo [hombre] toda nación de hombres», tuvieron algo que ver con la historia de la abolición en los Estados Unidos del siglo XIX, pero en los primeros tiempos del cristianismo se supuso que como Jesús no se había referido concretamente a los esclavos, éstos estaban excluidos de la generosidad divina.[9]

San Pablo, como Séneca, creía que la esclavitud era algo externo y recomendó a los esclavos que sirvieran a sus amos «con temor y temblor». Según él, «en el estado en que cada uno haya sido llamado, que permanezca en él. ¿Fuiste llamado a ser esclavo? No dejes que te preocupe; pero si también puedes hacerte libre, más bien aprovéchate de la oportunidad». (Es curioso constatar que en la versión autorizada inglesa la traducción de *servus* es sirviente y no esclavo.)[10] El apóstol creía, cierto, que el esclavo llamado a ser cristiano es «el hombre libre del Señor», pero lo que da a entender es que esa libertad sólo podía esperarla en la vida después de la muerte. La *Epístola a Filemón el Griego* describe cómo el apóstol devolvió un esclavo fugitivo, Onésimo, a su amo, no sin recomendar a este último que fuese indulgente. Posteriormente, las iglesias usarían este gesto para rechazar la idea de que los esclavos fugitivos tenían derecho a refugiarse en los templos, como hacían los delincuentes comunes; en el siglo XVIII, el traficante hugonote francés Jean Barbot creía que la epístola probaba que si bien la esclavitud era legal, a los esclavos había que tratarlos bien. Un obispo de principios del cristianismo y uno del Medievo podían consolarse con el pensamiento de que, después de todo, Cristo había venido, no a cambiar las condiciones sociales, sino a cambiar los esquemas mentales: *non venit mutare conditiones sed mentes*. ¿Que «el esclavo [o el siervo] es interiormente libre y espiritualmente igual a su amo»? Daba igual, no era sino una posesión; por supuesto, los esclavos podían esperar la libertad en la vida después de la muerte, pero, entretanto, debían aguantar su condición terrestre para mayor gloria de Dios, cuyos caminos eran inescrutables.[11]

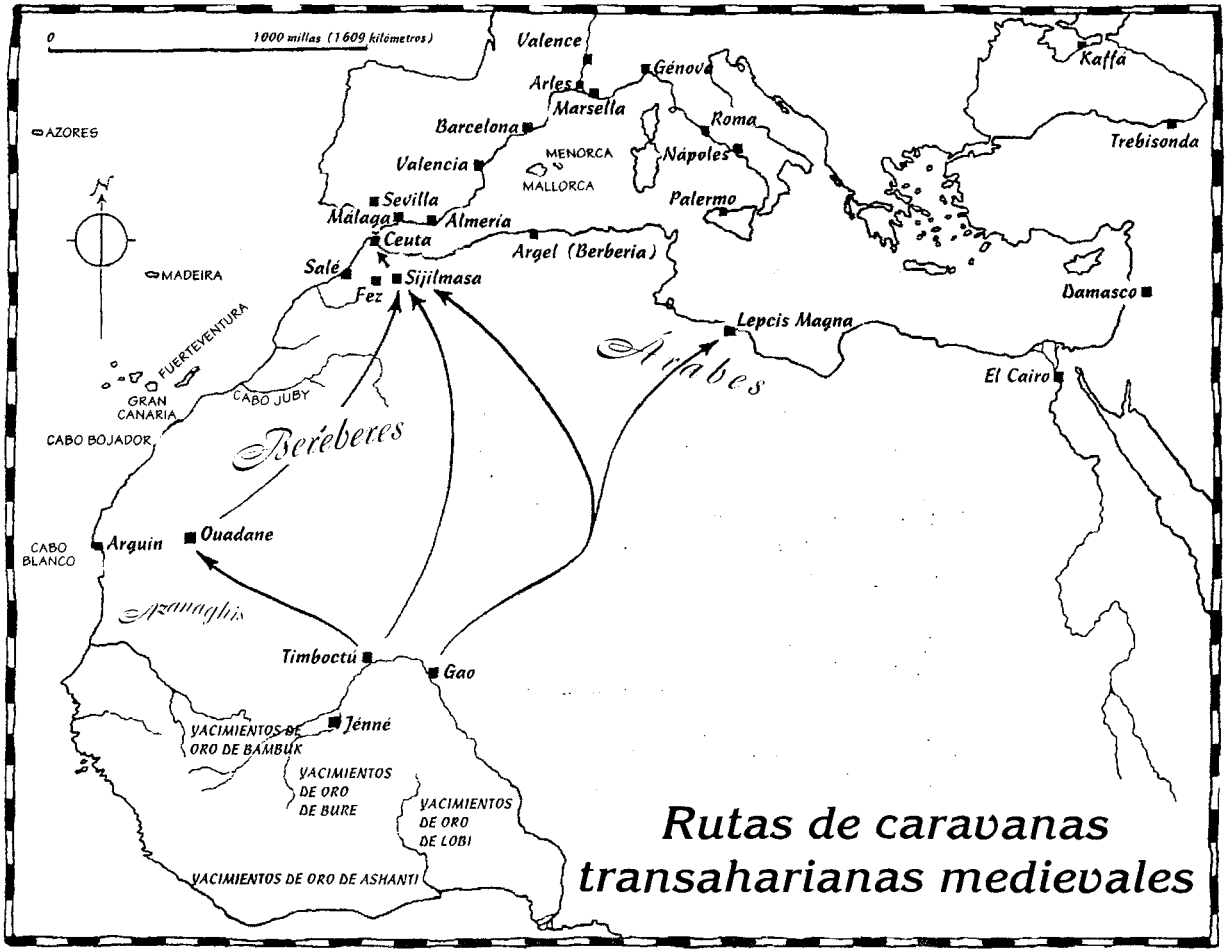
Varios siglos después de san Pablo, el austero padre de la Iglesia san Juan Crisóstomo aconsejó a los esclavos que prefirieran la seguridad del cautiverio a la inseguridad de la libertad. San Agustín estaba de acuerdo; según él, la primera causa de la esclavitud era el pecado «que ha sometido el hombre al hombre», cosa que «no se hizo sin la voluntad de Dios, que no conoce la injusticia». Agustín, nacido en Hipona en el África septentrional, creía en la igualdad de las razas: «quienquiera que nazca, en dondequiera que nazca, como ser humano, es decir, como ser racional y mortal, por muy extraña que

nos parezca la forma de su cuerpo, su color, sus movimientos o sus palabras, o cualquier facultad, parte o característica de su naturaleza, que ningún verdadero creyente dude que este individuo desciende del único hombre que existió primero». No obstante, el pecado esclavizó a los hombres y Agustín recordó la maldición de Ham en el Génesis.[12] San Ambrosio, en su comentario a la Epístola de san Pablo a los Colosenses, afirmaba creer que los amos tenían deberes hacia sus esclavos y sospechaba que Dios pretendía que todos los hombres fuesen libres, pero que las trágicas condiciones de la vida suponían que quienes fuesen naturalmente libres podían, como resultado de una guerra, ser esclavizados. El Concilio General de la Iglesia Cristiana (c. 345) en Gangra, Paflagonia (o sea, Turquía septentrional) condenó a todos los que, so pretexto de la religión, enseñaban a los esclavos a odiar a sus amos; uno de los concilios de Cartago (419) incluso negó a los esclavos manumitidos el derecho a testificar en un tribunal. El papa León el Grande proclamó en 443 que ningún esclavo podía convertirse en sacerdote. Posteriormente, el emperador Justiniano trató de cambiar esta cláusula con objeto de que a los esclavos se les permitiera ingresar en el sacerdocio si sus amos no se oponían; sin embargo, aunque se haya encontrado un grillete con la inscripción «Félix el arcediano», la tolerancia implícita en la designación tuvo poco efecto en el imperio occidental.

En 1806, en uno de sus últimos discursos, durante un debate en la Cámara de los Comunes, ese apasionado abogado de la libertad, Charles James Fox, declaró que era «una de las glorias del cristianismo [haber] eliminado paulatinamente la trata y hasta la esclavitud, dondequiera que se sintiera su influencia».[13] Esta refulgencia, sin embargo, permaneció muchos siglos oculta.

Pese a todo, aunque la Iglesia no pusiera en tela de juicio la institución de la esclavitud, sí que alentaba la manumisión: ya hemos mencionado lo hecho por santa Melania, y se dice que un día de Pascua, un tal Hermes, convertido al cristianismo durante el reinado de Adriano, liberó a mil doscientos cincuenta esclavos. En el año 321, el emperador Constantino el Grande aprobó un decreto de *Manumissio in ecclesia.*

Sólo en el caso de los judíos la jurisdicción romana no favoreció a los amos. Sin embargo, Constantino decretó que los judíos no podían poseer esclavos cristianos y si un judío compraba un esclavo que no fuese judío y le obligaba a circuncidarse, el Código de Teodosio daba al esclavo el derecho a la libertad. Según una más refinada ley de 417, ningún judío podía comprar esclavos cristianos y sólo podía heredarlos a condición de que no intentara convertirlos al judaísmo. Así pues, desde muy pronto se planteó el problema de los judíos y la esclavitud, si bien no exactamente de un modo que pareciera pertinente a los polemistas del siglo XX.


0
1000 millas (1 609 kilómetros)
Valence
Génova
Arles
Marsella
Barcelona
Roma
Nápoles
Valencia
MENORCA
MALLORCA
Palermo
Sevilla
Málaga
Almería
Ceuta
Argel (Berberia)
Salé
Fez
Sijilmasa
Kaffa
Trebisonda
Damasco
Lepcis Magna
El Cairo
Árabes
AZORES
MADEIRA
FUERTEVENTURA
GRAN CANARIA
CABO JUBY
CABO BOJADOR
Beréberes
CABO BLANCO
Arguin
Ouadane
Azanaghis
Timboctú
Gao
Jénné
YACIMIENTOS DE ORO DE BAMBUK
YACIMIENTOS DE ORO DE BURE
YACIMIENTOS DE ORO DE LOBI
YACIMIENTOS DE ORO DE ASHANTI
Rutas de caravanas transaharianas medievales

3. LOS ESCLAVOS QUE ENCUENTRAN EL ORO SON TODOS NEGROS

> Los esclavos que encuentran el oro son todos negros, pero si, de milagro, logran escapar, se vuelven blancos.
>
> VALENTIM FERNANDES, c. 1500

Al final del Imperio romano, la mayoría de las antiguas instituciones se derrumbaron, igual que la mayoría de las familias, dioses y tradiciones. Pero la esclavitud sobrevivió. En los peores años de la Edad de las Tinieblas, todavía podían comprarse en Antioquía esclavos escitas y en Roma podían encontrarse esclavos godos. Los esclavos desempeñaron un papel en el derrumbamiento del imperio. En el ejército de cuarenta mil hombres de Alarico había gran número de esclavos huidos, muchos de ellos de origen godo. Los partidarios del emperador Honorio, en España, llegaron a armar a esclavos para luchar contra los francos. En 423, el usurpador Juan tomó el poder en Rávena y, como no tenía tropas, emancipó y armó a los esclavos de las *villae* cercanas. En la Galia, se encontraban a menudo esclavos huidos en los ejércitos francos invasores.

Los «bárbaros» pronto se asimilaron a los pueblos que habían conquistado. No se proponían destruir el viejo orden social, sino, más bien, capturarlo. No hubo que convencerlos de que sus nuevas propiedades necesitaban del trabajo de los esclavos, pues siempre que podían los empleaban, incluso cuando eran nómadas, y a menudo habían sufrido, en el pasado, las incursiones romanas en busca de esclavos.

Los nuevos dueños del viejo mundo romano consiguieron la mayoría de sus esclavos mediante la captura en la guerra, y la guerra era, entonces, incesante. No sólo había lucha continua entre las distintas monarquías anglosajonas, sino de éstas contra los celtas en el oeste de Britania, guerras que a menudo parecían simples cacerías para hacerse con esclavos celtas. Los francos estaban también en constante lucha contra los bretones, o los godos de Aquitania, y solían llevarse esclavos como botín. En la nueva cultura posterior al imperio se esclavizaba también como castigo (un delincuente que no podía pagar compensación a su víctima quedaba reducido a la esclavitud). En la España visigoda, muchos de los esclavos tenían, al parecer, este origen judicial, o lo eran por deudas, o simplemente por pobreza, pues hombres y mujeres se vendían a sí mismos o a sus hijos para conseguir vivir mejor. El historiador del siglo VI Gregorio de Tours indicaba que en la Galia de su tiempo «los mercaderes reducían a los pobres a la esclavitud a cambio de un mendrugo».[1]

Los mercados de esclavos seguían, aunque a un ritmo menos ace-

lerado que en el pasado; en la España visigoda, los mercaderes judíos destacaban entre los que proporcionaban esclavos para la venta —celtas o suevos, sin duda—, hasta que una creciente oleada de antisemitismo, en el siglo VII, restringió su actividad.

Las leyes de la mayoría de los Estados sucesores de Roma reflejaban las prácticas romanas, aunque adaptándolas a la nueva situación. Por ejemplo, un decreto borgoñón declaraba que un esclavo valía cinco bueyes y medio o cinco cerdos. En los códigos anglosajones, francos y lombardos se encuentran muchas referencias a la esclavitud, con innumerables disposiciones acerca del castigo para los esclavos que intentan traspasar la línea que los separa de la libertad, y a veces se tiene la impresión que las reglas eran más severas que las romanas. De cerca de quinientas leyes visigodas que sobreviven (sus reyes eran grandes legisladores), casi la mitad se refieren a aspectos de la esclavitud. San Isidoro de Sevilla, que en una época muy dura estableció un acuerdo filosófico entre las costumbres cristianas y las godas, no tenía, sin embargo, dudas acerca del origen divino de la esclavitud: «A causa del pecado del primer hombre, Dios impuso a la raza humana el castigo de la servidumbre; a los que no son capaces de libertad, les concedió misericordiosamente la servidumbre.»[2] Recuérdese que en *Tristán e Isolda*, la primera misión de Tristán consiste en matar a Moroldo, un caballero de Irlanda que suele acudir a Cornualles para obtener esclavos.

De modo que durante toda la Alta Edad Media, los esclavos constituyeron una parte, muy apreciada, de la población de Europa, incluyendo la Europa septentrional. Puede discutirse qué parte de la población del imperio de Carlomagno estaba formada por esclavos, pero es indudable que durante el «renacimiento carolingio» prosperaron los mercados de esclavos, como prosperó la cultura. En Lyon, Arles y Verdún podían comprarse sajones, anglos, ávaros y alanos, y en esas ferias los «eslavos» pronto fueron una de las principales mercancías. Verdún se enorgullecía de su producción de eunucos, la mayoría de los cuales eran vendidos a los moros de España. Luis el Piadoso, heredero de Carlomagno, siguió, a diferencia de su padre, una política defensiva, de modo que resultó menos fácil hacerse con esclavos como prisioneros de guerra. Por esto vendió permisos para comerciar con esclavos a poderosos mercaderes a los que conocía y que se ocupaban de comprar y vender en Francia y fuera de ella.

Pero existen dudas acerca de si todos esos *servi*, por emplear la palabra latina, eran propiamente esclavos —es decir, posesiones—, más bien que siervos, o sea personas con ciertos derechos de propiedad. Las palabras se prestan a confusión, pues poco después la «esclavitud» desapareció en la Europa septentrional. ¿Fue porque los señores feudales no podían alimentar una fuerza de trabajo durante todo el año y decidieron emplearla solamente durante las épocas de recolección? ¿Fue el eclipse de la vieja institución consecuencia del empleo de «nuevas tecnologías» —especialmente en los minifundios o en asociaciones de minifundios— lo que hizo que el trabajo escla-

vo fuera inadecuado: por ejemplo, los grandes caballos de tiro con colleras frontales, los yugos frontales para los bueyes, el nuevo mayal o el arado con ruedas y con vertederas, o las herramientas de hierro, o fue, sobre todo, la difusión de los molinos de agua, que liberaban del viejo molino de mano que durante tanto tiempo agotó a los esclavos? ¿O eran los señores feudales demasiado pobres para permitirse comprar nuevos esclavos? ¿O había en la Alta Edad Media pocas guerras en tierras extranjeras que permitieran traerse a cautivos, dada especialmente la competencia con los mercados musulmanes del Mediterráneo? ¿Acaso los nuevos señores encontraron ventajoso emancipar económicamente a sus esclavos a cambio de una aparcería, convirtiéndose así en propietarios de tierras en vez de amos de esclavos? ¿O tal vez los descendientes de esclavos se elevaron en la sociedad hasta mezclarse con la masa de los que habían sido campesinos independientes, que estaban en decadencia, para formar con ellos una nueva clase, la de los siervos? ¿O quizá las rebeliones de esclavos (como la dirigida contra el rey Aurelio, en Asturias, en 770) y las fugas en masa de esclavos resultaron demasiado agobiantes para que las soportaran los amos? (En la España visigoda, el rey Egica, en 702, trató de convencer a toda la población libre que le ayudara a encontrar a los esclavos huidos.)

No debe ignorarse por completo la idea de que en todo esto tuvo parte una Iglesia algo penitente que introdujo cierto elemento de moral en la cuestión de la esclavitud. Baltilde, una esclava anglosajona de Erchinoald, el *maire du palais,* se casó en 649 con el rey Clovis II (el primer *roi fainéant*), y destacó por sus esfuerzos tanto para poner término al comercio con esclavos como para redimir a los ya esclavizados (lo que le valió ser luego, muy apropiadamente, santa Baltilde). Se comenzó a permitir que los esclavos, aunque en posición muy humilde, entraran en las iglesias y hubo algunos matrimonios entre hombres libres y muchachas esclavas. El simple acto del bautismo demostraba que los esclavos eran hombres o mujeres con alma. Luego, en el año 960, los obispos de Venecia quisieron que se prohibiera a los venecianos consagrarse al comercio de esclavos, tratando con ello de conseguir el perdón divino por lo que reconocieron que habían sido sus pecados pretéritos al vender esclavos. En Inglaterra, ya antes de la invasión normanda en 1066, la manumisión se había hecho cada vez más frecuente, especialmente la concedida por los obispos en sus testamentos, práctica que parece haberse convertido en una especie de mandamiento. Guillermo el Conquistador apoyó las reglas eclesiásticas que prohibían esclavizar a cristianos, como hizo Enrique I. El arzobispo Anselmo, en el Concilio de Londres de 1102, denunció la costumbre de vender a ingleses «como bestias brutas», y su piadoso contemporáneo, el obispo Wulfstan, predicó contra la costumbre de vender esclavos ingleses de Bristol a Irlanda.[3] Pero no está claro si les hubiese importado vender a franceses —o galeses, dado el caso—, y la Iglesia siguió siendo propietaria de esclavos. Mucho antes, el orfebre san Eligio emancipó «sólo» cien de

los esclavos que ofreció al nuevo monasterio de Solignac, cerca de Limoges.

La verdad es que, al parecer, muchas causas de la caída de la antigua institución coincidieron en el norte de Europa durante el siglo XI. Para entonces, no parece que hubiera esclavos en la Italia central, en Cataluña o en la Francia central. En España, el antiguo sistema de esclavitud estaba a punto de hundirse en vísperas de la conquista árabe. Así, los nietos de muchos que habían sido esclavos empezaron a convertirse en siervos, es decir, con obligaciones para con sus señores (que les proporcionaban casas, como en la *mezzadria*, el sistema de aparcería de Italia), pero que también trabajaban por su cuenta para ganarse en parte la vida. En la Francia septentrional se comprobó que los siervos no sólo producían más que los esclavos sino que, además, no requerían guardias permanentes. Sin embargo, parece que hubo lo que un historiador francés moderno ha llamado *un moment privilegié*, una discontinuidad, cuando la esclavitud moría y la servidumbre no estaba todavía plenamente establecida.[4]

Estos cambios llegaron a Inglaterra algo más tarde que a sus vecinos continentales. Pero después de la conquista normanda, los nuevos señores emanciparon a muchos de los esclavos que encontraron en las tierras de las que se apoderaron, y estos esclavos liberados se añadieron a las filas del bajo campesinado. El *Domesday Book* (padrón levantado por orden de Guillermo el Conquistador) registró solamente veinticinco mil *servi*, o sea, cosa del diez por ciento de la fuerza de trabajo (muchos eran labradores que vivían en la casa del señor y estaban enteramente a su disposición). Pero la conquista normanda fue la primera invasión de Inglaterra que no aumentó el número de esclavos en el país. Más tarde, el rey y sus arrendatarios, es decir, los nuevos señores, introdujeron allí el sistema feudal de una manera más coherente que en el resto del continente. En 1200, la esclavitud había desaparecido de Inglaterra, aunque, seis siglos más tarde, en el famoso discurso que inició en la Cámara de los Comunes la discusión de la trata, William Wilberforce habló de niños esclavos de Bristol vendidos en Irlanda todavía en el reinado de Enrique VII, un aspecto de los problemas irlandeses a los que no se ha prestado mucha atención.[5]

En la Europa meridional la situación de la esclavitud era muy diferente. La institución prosperó durante la Edad Media en todos los países ribereños del Mediterráneo. En primer lugar, debido a que el mar y sus costas fueron una zona de guerra permanente entre cristianos y musulmanes, y en segundo lugar, porque los esclavos constituían una prioridad en el islam. En el Mediterráneo, cristianos y musulmanes todavía consideraban que la institución de la esclavitud tenía una firme base en el Derecho romano y el Derecho canónico, en la Biblia y también en el Corán, aunque el último proclamaba espe-

cífica y frecuentemente que emancipar un esclavo era uno de los actos más meritorios. El tercer califa otomano lo había hecho, pues se decía de él que compró dos mil cautivos con el propósito concreto de liberarlos.

Del mismo modo que toda la población de Cartago fue esclavizada después de su captura por Roma, a la rápida conquista de la España visigoda por los moros, a comienzos del siglo VIII, siguió la esclavitud en masa de los cristianos. Se dijo que treinta mil cristianos fueron enviados como esclavos a Damasco, como el prescrito quinto del botín que se debía al califa tras la caída de los visigodos. Estos esclavos tuvieron suerte, pues el Corán permitía que se matara a todos los varones, en las ciudades que se resistieran, y se esclavizara a sus mujeres e hijos. Años más tarde, Willebald, peregrino de Kent a Tierra Santa, recibió ayuda de un «chambelán español del rey de los sarracenos», que bien pudo ser un superviviente de esos esclavos visigodos. Durante mucho tiempo fue fácil encontrar en Medina esclavos cristianos de origen español. Abderramán III, el más famoso de los califas de Córdoba, empleaba a cerca de cuatro mil esclavos cristianos en su palacio de Medina Azara, al oeste de la ciudad. El gran Almanzor, gran visir de este califato, a finales del siglo X, lanzó más de una cincuentena de ataques contra territorio cristiano, de todos los cuales se trajo a esclavos; treinta mil se dijo, tras su conquista de León. Cuando murió, en Medinaceli, en 1002, sus amigos se lamentaron de que «ya no existe nuestro proveedor de esclavos».[6] Todavía en 1311 los embajadores aragoneses al concilio general de la Iglesia en Vienne (Francia) afirmaban que aún había treinta mil esclavos cristianos en el reino de Granada.

El islam aceptó la esclavitud como un rasgo incuestionable de la organización humana. Mahoma aceptó el sistema de esclavitud, en el cual se basaba la sociedad antigua, sin ponerlo en duda. El más grande de los historiadores árabes, Ibn-Khaldun, creía que gracias a la esclavitud algunos de los musulmanes más poderosos, como los turcos, aprendieron «la gloria y las bendiciones y [estuvieron] expuestos a la divina providencia». Según la ley islámica, si un pueblo se convertía al islam antes de combatir a un ejército musulmán, sus vidas, bienes y libertad debían respetarse. Había también algunas reglas de tolerancia, como la de que «es esencial que un politeísta [el eufemismo coránico por cristiano] capturado reciba su alimento y buen trato hasta el momento en que se decida su suerte».[7] Los niños esclavos no debían separarse de sus madres hasta cumplir los siete años. Así, las leyes islámicas sobre la esclavitud eran en cierto modo más benévolas que las de Roma. No debía tratarse a los esclavos como si fuesen animales. Los esclavos y los hombres libres eran iguales desde el punto de vista de Dios. El amo no tenía derecho de vida y muerte sobre sus esclavos.

No todos los cristianos de la España musulmana fueron esclavizados después de su derrota. Para empezar, algunos príncipes cristianos pudieron incluso conservar sus propios esclavos, pero no se

les permitía tener esclavos musulmanes o negros, pues, dada su escasez, los últimos eran especialmente codiciados por los nobles musulmanes.

Estos musulmanes llevaron fuera de la Península sus cacerías de esclavos. Por ejemplo, hicieron incursiones en Francia desde una base en la Camarga, hacia Arles en 842, Marsella en 838 y Valence en 869. Durante toda la Alta Edad Media hubo también innumerables actos de piratería en el Mediterráneo, en los cuales cristianos fueron capturados por musulmanes (o musulmanes por cristianos), con el fin de conseguir, tras largas negociaciones, un rescate por los capturados. Para ocuparse de esto se fundaron en España órdenes religiosas, como la de los mercedarios. ¡Cuántas veces buques pequeños, de aspecto inofensivo, se hicieron a la vela desde las costas de África para capturar cristianos en las costas del norte! ¡Y cuán a menudo buques semejantes salieron de Barcelona o Mallorca con un objetivo similar!

Estos musulmanes de España compraban esclavos, y en gran cantidad. Tras la prosperidad que siguió a los carolingios, una importante fuente era la de los territorios eslavos, todavía en gran parte paganos, cuyos habitantes dieron nombre a la institución; la palabra «eslavo» se convirtió luego, en árabe, en sinónimo de eunuco. Los mercaderes de los territorios fronterizos orientales de Alemania llevaban a cautivos a los mercados del Mediterráneo —a veces vía Walenstadt, en Austria, o vía Venecia, o vía Coblenza, en el Rin, o vía Verdún—. Estos prisioneros podían también ir hacia el sur, a lo largo del Saona y el Ródano y embarcar en Arles. Desde allí, cruzando el Mediterráneo en una travesía tan desagradable, aunque más breve, que la del Atlántico en tiempos posteriores, desembarcaban en Almería, el puerto principal de la España musulmana, de donde podían mandarlos a cualquier ciudad musulmana, incluso a Bagdad o Trebisonda, El Cairo o Argel.

Se desarrolló asimismo un floreciente comercio de esclavos, en dos direcciones, entre mercaderes cristianos de Europa, como los normandos (los vikingos a menudo se llevaban a esclavos) y los musulmanes de las costas mediterránea y atlántica. Los representantes cristianos en los puertos musulmanes trataban de conseguir tratados y cónsules, para protegerse. A veces lo lograban, pero los mercaderes árabes les impedían penetrar en el interior, cuyo comercio controlaban. Estos intermediarios ofrecían no sólo esclavos sino también codiciados productos africanos —oro, marfil, ébano, pieles de cabra teñidas, pimientos «malagueta» (los «granos del paraíso»)—, a cambio de tesoros europeos como cuentas de cristal, armas y telas de lana. A veces se cambiaban esclavos negros de Guinea por esclavos rubios de Polonia.

Así, en la Alta Edad Media, en todas las cortes musulmanas del Mediterráneo y especialmente en las de al-Andalus, se encontraban reunidos, como en una brigada internacional de servidumbre, esclavos griegos, eslavos, germanos, rusos, sudaneses y negros. Estos últi-

mos, los muy buscados hombres y mujeres de Guinea, llegaban a través del Sahara, desde Timboctú a Sijilmasa, una ciudad del sur de Marruecos, con un importante mercado. (Por cierto que el nombre Guinea parece ser una corrupción de Jenné o Djenné, una ciudad mercantil a orillas del río Bani, afluente del Alto Níger, o acaso de la palabra bereber *aguinaou*, que significa negro.) Con estos esclavos llegaba marfil, muy empleado en la famosa escuela de talla en marfil de Cuenca. Un historiador de al-Andalus habla de las «vastas hordas de esclavos» llevadas durante el siglo X. Entre los mercaderes que comerciaban con estos esclavos de Guinea estaba el padre del historiador andaluz Ahmad ar-Razi, que no fue el único ni el último de los eruditos que financiaron sus investigaciones con la fortuna acumulada por un antepasado tratante de esclavos.

Los gobernantes omeyas de Córdoba, imitando a los abasidas de Bagdad, empezaron a emplear esclavos como soldados, y a mediados del siglo IX el califa disponía de un ejército de sesenta mil «silenciosos», llamados así porque, siendo alemanes, ingleses o eslavos, no hablaban árabe. El almorávide Yusef Ibn-Tashufun prefería el empleo de estos esclavos cristianos contra gobernantes cristianos, pues luchaban bien. Aunque el poderío musulmán estaba en decadencia, a finales del siglo XIV, hubo esclavos cristianos que trabajaron en la Alhambra de Granada.

Los esclavos podían prosperar en las cortes musulmanas; el hijo de uno de ellos, el esclavo Badr, llegó a gobernador de Córdoba. Muchos califas tuvieron hijos de esclavas, y así sucedió que Abderramán III fuera hijo de una muchacha cristiana. Algunos de los jefes de los taifas, los pequeños principados que surgieron en España después del hundimiento del califato de Córdoba, en el siglo XI, habían sido esclavos; por ejemplo, Sabur, el rey esclavo de Badajoz, probablemente nació como Sapor, un persa, y el jefe de Denia, cerca de Valencia, pudo haber sido un esclavo de Cerdeña.

Tal vez figuraban algunos esclavos negros en el gran ejército bereber de Gebel el-Tarik, que entró en España en el año 711. Abderramán I, fundador del califato omeya de Córdoba, tenía a un esclavo negro para dirigir su harén. Al Hakam I, en el siglo IX, se rodeó de mamelucos (egipcios) y de negros. Al Hakam II, cien años más tarde, tenía una guardia personal negra, igual que el poderoso rey de Granada Mohamad V, a mediados del siglo XIV.

Los cristianos de España emularon la conducta musulmana. Cierto que empezaron su reconquista de la Península matando a la población musulmana de las ciudades que ocupaban. Pero a finales del siglo VIII, se sometía a esclavitud a las mujeres y a los niños capturados, así como a algunos hombres. Las ejecuciones comenzaron a verse como un despilfarro de recursos. El principal propósito de los aventureros y de los consejos municipales para penetrar en territorio musulmán pronto fue el de capturar esclavos. En 1142, el rey Alfonso VII de Castilla llevó una expedición a Andalucía, y se trajo a esclavos musulmanes de Carmona, cerca de Sevilla, así como de Almería.

Los tributarios musulmanes de los reyes españoles comenzaron a ofrecerles esclavos (principalmente de Europa del Este) como regalo, junto con oro. Esclavos musulmanes trabajaron en la reconstrucción de la catedral de Santiago de Compostela, alrededor de 1150, del mismo modo que esclavos cristianos trabajaron en la mezquita de Kutubiyya, de Marrakech.

Las razias castellanas, imitando a los musulmanes, aumentaron en el siglo XIII. La reconquista de las ciudades de al-Andalus condujo a la esclavitud a miles de ellos, recibidos con entusiasmo por los conquistadores y sus seguidores. Muchos de los esclavos musulmanes de todo el Mediterráneo y de más allá también pasaron directamente a manos castellanas. Se dijo que el rey Alfonso III de Aragón vendió cuarenta mil moros capturados en Menorca en 1287, y los mejores historiadores del tema han sugerido que bastaría con reducir a la mitad esa cifra para acercarse a la verdad.[8] A Ramon Llull, el místico y agitador mallorquín, debió de serle fácil adquirir por esta época un esclavo moro que le enseñara el árabe. El extraordinario viajero árabe Ibn-Battuta describió una incursión cristiana en 1352, en las costas de al-Andalus, entre Marbella y Málaga, tal vez en el puerto pesquero de Torremolinos. La incursión debió de ser parecida a la de los portugueses cien años más tarde en África occidental, que llevó al infante Enrique, en el Algarve, a los azanaghi.

No es, pues, sorprendente que la esclavitud, aunque en aparente decadencia al norte del Pirineo alrededor del año 1000, recibiera una minuciosa atención doscientos cincuenta años más tarde en el principal código español, *Las Siete Partidas*, del rey Alfonso X el Sabio. Este famoso texto determinaba que un hombre se convertía en esclavo si lo capturaban en guerra, si nacía hijo de un esclavo o si permitía que lo vendiesen. El código, compilado en la década del 1260, confirmaba la definición romana de esclavitud, aunque en ciertos aspectos se mostraba más tolerante (y ciertamente mucho más que las duras leyes visigodas), por ejemplo permitiendo que un esclavo se casara en contra de la voluntad de su dueño y que, una vez contraído el matrimonio, no pudieran separar a la pareja; si el matrimonio era entre esclavos de distinto amo, debía procurarse que trabajaran en el mismo lugar y, de no llegarse a un compromiso, la Iglesia debía comprar a ambos esclavos; los niños adquirían la condición de su madre, de modo que si ella era libre, sus hijos lo serían también. Un esclavo maltratado podía quejarse ante un juez, y podía juzgarse por asesinato a un amo que matara a un esclavo. Se prohibía la castración como castigo; se permitía a los esclavos heredar propiedad. Pero en el código no se sugería que la esclavitud pudiera considerarse un mal en sí misma. Mas era posible la manumisión y los esclavos que podían permitírselo tenían derecho a comprar su libertad. El rey Alfonso, teniendo en cuenta que la Castilla medieval era un país de diversas culturas, estableció que ni judíos ni moros ni herejes podían poseer legalmente esclavos cristianos.[9] En teoría estas disposiciones rigieron la suerte de los esclavos propiedad de españoles, no sólo durante

el resto de la Edad Media sino, aunque inadecuadamente aplicadas o explícitamente enmendadas, de un modo u otro hasta el siglo XIX.

Hacia el año 1100 había en los reinos cristianos de España y Portugal pocos esclavos que tuvieran la misma fe que sus amos, pero sí muchos esclavos musulmanes, junto con una reducida clase de musulmanes libres. La mayoría de los cautivos eran sirvientes en mansiones nobles, aunque algunos trabajaban en talleres o en granjas. Muchos de ellos se vendían, a menudo fuera de España. Así, en el siglo XIII, Arles, Montpellier, Narbona, Antibes y Niza eran importantes mercados de esclavos africanos. Las ventas solían hacerlas mercaderes venecianos, genoveses o florentinos. Barcelona era también importante, y sus mercaderes vendían sarracenos o moros a compradores de Sicilia y Génova. En el siglo XV, Palma de Mallorca competía de cerca con Barcelona como puerto de venta de esclavos. Sabemos que Tomás Vicentius, de Tarragona, establecido en Génova, compró allí, en el verano de 1318, dos esclavos blancos (probablemente moros), dos de piel aceitunada, uno de Crimea, uno turco y uno griego. Los esclavos griegos estaban entonces de moda en Barcelona, porque se podían obtener fácilmente en el ducado catalán de Atenas, y los esclavos de Crimea se compraban a los genoveses gracias a la colonia genovesa de Kaffá (la moderna Feodosia). Otras fuentes importantes de esclavos eran Cerdeña y Rusia; así, leemos que «el 24 de abril de 1409, Johannes Vilahut, notario de la cancillería real y burgués de Barcelona, vendió a Narciso Jutglat, burgués de Palma, una neófita rusa de veintisiete años, llamada Helen». Había esclavos circasianos, armenios y turcos, así como balcánicos de todos los lugares, especialmente albaneses (en 1450, «Jacobus d'Alois, pescador de coral de Barcelona, vendió a la viuda de un mercader de la misma ciudad un albanés llamado Arma, de veinticinco años»). La diversidad étnica era casi tan notable como en al-Andalus.[10]

Los puertos de los dominios aragoneses en el sur de Italia eran también mercados de esclavos, en el siglo XV, sobre todo Nápoles y Palermo, donde eran frecuentes las ventas realizadas por mercaderes españoles.

En Aragón y Valencia, aunque continuaron las incursiones cristianas y los secuestros, especialmente en el mar, el comercio desempeñaba un papel más importante para proveer de esclavos a Europa. Sin duda esto ha de considerarse como un paso hacia la civilización.

Después de la caída de Constantinopla, en 1453, se redujo el número de esclavos importados de Rusia y del mar Negro. La conquista de Crimea por los otomanos puso fin a la colonia comercial genovesa de Kaffá. La escasez se compensó, en España, con la importación de las recién descubiertas (o redescubiertas) islas Canarias. Por ejemplo, después de la «rebelión» de Tenerife, un mercader de Valencia se trajo a ochenta y siete guanches en un solo barco.

El número de esclavos africanos negros aumentó bastante, tanto en la costa mediterránea de España como en todas partes. Hacia 1250 ya se encontraban mercaderes moros que ofrecían esclavos ne-

gros de Guinea en la feria portuguesa de Guimarães, y en Cádiz se vendían negros importados de África del norte, a finales de ese siglo. En 1306, dos habitantes de Cerbère, en la frontera pirenaica, vendieron «a Bernard Gispert, de Santa Coloma de Queralt, un sarraceno negro llamado Alibez, por 335 sous». A finales del siglo XIV, en 1395, el rey Juan I de Aragón reclamó dos etíopes (una palabra genérica que se usaba aún para todos los africanos) que se habían ocultado en el monasterio de Santa María de Besalú; uno de ellos afirmaba que era hijo del rey de Etiopía. En 1416, Jaume Gil, hostelero de Igualada, compró a Elisanda, viuda de un boticario, una «negra etíope», Margarita —conocida como Axa antes de que la bautizaran—, por ciento treinta y nueve florines de oro aragoneses. Los registros de ventas de esa época parecen contener cada vez más menciones de «tártaros negros», de argelinos, hasta de cristianos negros de Túnez, y algunos de Sudán o de la Cirenaica. Los africanos eran lo bastante numerosos en Barcelona, a mediados del siglo XV, para formar una cofradía negra, como las que ya existían en Sevilla y Valencia, cuya dirección debió de estar siempre en manos de hombres libres.[11]

En el siglo XV había más esclavos en Sevilla —el «ojo de la aguja» según frase de un juez posterior— que en cualquier otro lugar de la península Ibérica.[12] Podían encontrarse en el Arenal, donde se cargaban los buques, y hasta vendiendo por las calles y mercados. Los moros y moriscos (esclavos blancos), habitualmente capturados en guerra (la de Granada o las del Mediterráneo) suscitaban a menudo antipatía, pero los esclavos negros solían convertirse al cristianismo y aceptaban la cultura española, en la cual quedaban fácilmente absorbidos.

También se encontraban esclavos en Italia, y no sólo en ciudades comercialmente aventureras como Génova, Venecia o Florencia, sino también en Roma. Una ley genovesa de 1441 muestra cuán en serio se tomaba el comercio con esclavos: un buque transportador de esclavos con una sola cubierta podía llevar sólo treinta y dos; con dos cubiertas, cuarenta y cinco, y con tres cubiertas, sesenta. (Eran normas que no se repitieron en la Europa del norte, cuando volvió a entrar en la trata en el siglo XVII, hasta por lo menos 1790, con motivo de la ley de sir William Dolben en Inglaterra.) En Florencia, se estableció en 1364 que se podían importar esclavos de todas clases, con tal de que no fuesen católicos. Muchos de los importados eran tártaros de Kaffá, donde por lo menos una familia florentina, la de los Marchionni, estaba presente pese a que la ciudad era predominantemente dominada por Génova. Entre 1366 y 1397 se vendieron en Florencia cerca de cuatrocientos esclavos (en su mayoría mujeres). También se vendieron en Italia muchos esclavos griegos, junto con albaneses, rusos, turcos y moros. A finales del siglo XV los venecianos disfrutaban del servicio de unos tres mil esclavos de África del norte o de Tartaria. A veces se expresaba cierta ansiedad por la escasez de esclavos (por ejemplo, en un debate en el Senado de Venecia, en

1459) pero existía también cierto temor a que si los esclavos eran demasiado numerosos podrían constituir un peligro para la ciudad, inquietud familiar, más tarde, en las sociedades esclavistas de las Américas. En Génova, la mayoría de los esclavos fueron cireassi durante la segunda mitad del siglo XV, pero había también un montón de moros, junto a rusos, bosnios y albaneses.

Las costas meridionales del Mediterráneo ofrecían, en la Baja Edad Media, un mercado de esclavos aún más extenso que las septentrionales. Sin duda dominaban los cautivos cristianos capturados en alta mar o en incursiones marítimas a los puertos y pueblos costeros españoles o italianos. De todos modos, durante varios siglos, los esclavos negros, especialmente las muchachas y los hombres jóvenes, también eran buscados por los mercaderes árabes para las cortes musulmanas, desde Córdoba a Bagdad, donde los empleaban como sirvientes, concubinas o guerreros. El califa al-Hakam II de Córdoba empleaba una guardia personal de esclavos negros. Las muchachas esclavas de Awdaghost, en el Níger superior, eran muy apreciadas como cocineras especialmente hábiles, según el viajero al-Bakri, por hacer exquisitos pasteles con una mezcla de almendras y miel. En el siglo XIV, otro viajero, al-Umari, indicaba que el imperio de Malí, el reino más grande del África occidental en aquel tiempo, situado en el Níger superior, sacaba gran provecho de «sus mercancías y de sus capturas por medio de razias en la tierra de los infieles». Los sucesores de Malí, los emperadores de Songhai, tenían la costumbre de ofrecer esclavos a sus huéspedes. En Fez, a comienzos del siglo XVI, el emperador dio a León el Africano, un moro nacido en Granada que más tarde vivió en la brillante corte romana del papa León X, «cincuenta esclavos varones y cincuenta hembras procedentes de las tierras de los negros, diez eunucos, doce camellos, una jirafa, y veinte civetas. Veinte de los esclavos varones habían costado veinte ducados cada uno, lo mismo que quince de las esclavas». Los eunucos costaron cuarenta ducados, los camellos, cincuenta, y las civetas, doscientos; el alto costo de éstas se debía a que se empleaban para elaborar perfumes.[13]

En el siglo X, los egipcios apreciaban mucho a los eunucos negros. Podían satisfacer este capricho comerciando con los territorios de su extremo sur. Un tratado del año 651 obligaba a los nubios a entregar trescientos sesenta esclavos por año a Egipto, y había otros acuerdos entre musulmanes y los pueblos conquistados por los mismos en el norte de África. Muchos de los que viajaban al norte desde el Sudán subsahariano llevaban consigo esclavos negros, que solían vender al rendir viaje. El entusiasmo por los negros no era, por supuesto, exclusivo de los musulmanes; durante la Edad Media se les apreciaba también como esclavos en Java y la India, y hasta los chinos querían, al parecer, esclavos del África occidental, deseo que probablemente satisfacían los mercaderes musulmanes en Cantón.

Es difícil calcular las cifras de la trata transahariana. ¿Es verosímil la cifra de siete mil eunucos negros en Bagdad en el siglo X? ¿Fue el número de esclavos negros en los campos de Mesopotamia lo que inspiró allí la gran rebelión de esclavos encabezada por Ali Ibn-Muhammed a finales del siglo IX? Se afirmaba que los príncipes de Bahrein, en el siglo XI, poseían treinta mil esclavos negros, la mayoría empleados como jardineros o en el cultivo de huertos. En 1275 se dijo que se vendieron en Egipto, después de una campaña militar, diez mil nativos de la región del Alto Níger.[14] Los principales compradores fueron los soldados mamelucos, que tomaron el poder en Egipto en 1250 y que en el siglo XIV dominaron el Próximo Oriente. Un egipcio afirmaba que, durante su peregrinación a La Meca, en 1324, Mansa Musa, el más notable de los sultanes del imperio nigeriano de Malí, vendió en El Cairo catorce mil esclavas para pagar los gastos de su viaje. Es notoria la exageración de las cifras, en todas las sociedades, antes del siglo XII, desde los efectivos de los ejércitos hasta los muertos en acción; sin embargo, pudieron llevarse anualmente de cinco mil a veinte mil esclavos desde la región del Níger a los harenes, los cuarteles, las cocinas y los campos del Mediterráneo musulmán y Próximo Oriente, durante la Baja Edad Media, y no sólo a África del norte, pues también Sicilia, Cerdeña, Génova, Venecia y hasta zonas de la España cristiana tenían, según se ha sugerido, sus esclavos negros en el siglo XV. La esclavización de africanos negros recientemente convertidos al islam podía estar prohibida a los musulmanes aunque, de todos modos, los califas y emires hacían la vista gorda. Así, el rey negro de Bornu, en lo que hoy es Nigeria, se quejaba amargamente al sultán de Egipto, en los años 1390, de que tribeños árabes capturaban constantemente a su gente como mercancía.[15]

Este comercio transahariano, entre el África occidental y el África septentrional, probablemente se inició, en una u otra forma, ya en el año 1000 a. J.C. en las ocasionales travesías del desierto con bueyes y carros tirados por caballos. Cartagineses y romanos lo estimulaban. Prosperó aún más tras la introducción del camello como factor esencial de comunicaciones en África hasta la llegada de los vehículos de motor en la década de 1920. La ruta más importante en tiempo de los romanos era la que conducía a Mozuk, la capital del Fezzan, en lo que ahora es el sur de Libia. Así se conectaban la Tripolitania y Egipto con las ciudades en la curva central de Níger. Pero había, incluso en la antigüedad, otras rutas hacia el Mediterráneo. Con la caída del Imperio romano, este comercio se desvaneció. Pero renació cuando en los años 533-535 Bizancio reconquistó el norte de África. Probablemente se transportaban algunos esclavos por estas rutas, incluso en tiempos clásicos.

La conquista árabe de África del norte, en el siglo VII, aunque al principio fue destructora, eventualmente contribuyó a la restauración y crecimiento del comercio transahariano.

León el Africano, que viajó por esta región, hablaba de veinte ciudades entre Marruecos y Trípoli que disfrutaban de «gran tráfico con

la tierra de los negros».[16] Las más importantes de éstas —Fez, Sijilmasa y Ghadames— eran las del interior, cuyos mercaderes nunca comerciaban directamente con los cristianos catalanes, italianos y mallorquines establecidos en la costa. A los mercaderes cristianos se les permitía instalarse en Marrakech, nunca en otros lugares. Las monarquías europeas medievales, en consecuencia, sabían muy poco acerca de los detalles del floreciente comercio entre el Magreb y los pueblos de Guinea.

La principal ruta árabe medieval a través del Sahara hacia Marruecos era la que iba de Timboctú a Sijilmasa. Aunque los musulmanes eran los mercaderes más importantes, algunos judíos, bereberes y negros desempeñaron también cierto papel. Este comercio se veía limitado, en primer lugar, por la duración del viaje —de setenta a noventa días o más—, y en segundo lugar por la necesidad de que todas las mercancías (aparte de los esclavos) tuvieran un alto valor en relación con su peso. El viaje era peligroso y no podía emprenderse en ciertas épocas del año, pues había tempestades de arena en verano, además de agudos cambios de temperatura entre noche y día. El agua escaseaba y los merodeadores abundaban. Era fácil perderse. Puede que una cuarta parte de los esclavos murieran en el camino.

De las mercancías, la más importante era el oro, por lo menos a partir del año 800, y en los siglos XI y XII se volvió aún más codiciado una vez que, primero los países musulmanes del Mediterráneo y luego varios países europeos, adoptaran ese metal como moneda. En la Baja Edad Media, África occidental era la principal fuente de oro para Europa, aunque Europa apenas sabía nada de esta región.

La mezcla racial en África occidental resulta interesante. Antes de las invasiones árabes, la habitaban principalmente dos pueblos: los hamitas en el noroeste, llamados libios o *barbari* por los romanos, y bereberes por los árabes, palabra que se derivaba de la latina, y los negros al sur del desierto. La llegada de los árabes fue un elemento muy perturbador. De todos modos, los bereberes conservaron la mayor parte de sus características individuales, como trabajadores de la tierra en las tierras altas y como amantes de la libertad. Raramente los impulsaba el entusiasmo religioso y, en su conjunto, lograron conservar su pureza racial. Pero en el sur hubo muchas mezclas. Así, la gente de Timboctú tenía piel negra pero sangre bereber. Consideraban salvajes a los songhai negros del valle medio del Níger, aunque la poderosa dinastía que los gobernaba era de origen bereber. En el desierto, los hamitas tuaregs eran el pueblo dominante a la llegada de los árabes, que los llamaron el pueblo de caras veladas, aunque en realidad empezaron a usar el velo sólo después del año 600. Puede que fueran por un tiempo cristianos, pues aun después de adoptar el islam su emblema favorito era una cruz y siguieron siendo monógamos. En el siglo XV controlaban y mantenían los oasis del desierto y sus pastos, y exigían peaje en las rutas de caravanas que cruzaban

el Sahara. En la confusión que siguió al hundimiento del imperio romano, adquirieron los grandes rebaños de camellos que fueron la base de su fuerza.

El rasgo distintivo del África occidental era que en su territorio los pueblos del desierto, como los tuaregs, tenían la costumbre de hacer constantes incursiones en las comunidades establecidas en la periferia próspera y con abundante agua, como, por ejemplo, las de los mandingos o las de los songhai, a las cuales robaban, entre otras cosas, esclavos. Los pueblos del desierto detestaban la agricultura y necesitaban esclavos para cuidar de los oasis. A los tuaregs y a los árabes les agradaba emplear a negros en esta tarea, aunque los despreciaran. Un viajero del siglo X, procedente de Bagdad, Ibn-Hawkal, escribió que no había descrito «la tierra de los negros africanos... de la zona tórrida... pues, dado que amo la sabiduría, el ingenio, la religión, la justicia y el gobierno organizado, ¿cómo podría fijarme en pueblos como ésos?...».[17] Ibn-Battuta, ya citado, se horrorizó al descubrir que los negros, a los que había conocido sólo como esclavos, eran los amos en su propio país. Se quejó de la mala comida y creía que ésta mostraba que «no podía esperarse nada bueno de esa gente». Pero se consoló, de todos modos, regresando a Fez con una caravana de seiscientos esclavos negros.[18]

Las razias fueron una ocupación tradicional también de los musulmanes de las llanuras, especialmente durante la estación seca; las dirigían a lo que llamaban el país de los negros, el Beled es-Sudan, la selva tropical de la costa de Guinea.

El poderío árabe extendió el comercio de esclavos. Ya en el siglo XV los mercaderes musulmanes, habitualmente *mullahs*, u hombres santos, dominaron este comercio, como la mayoría de las otras actividades; constituían una hermandad internacional, pues no estaban ligados con ningún reino. Obtenían sus cautivos al modo como los musulmanes lo hicieran en España y otros lugares, por medio de razias en las ciudades cercanas, capturando a sus habitantes sin buscar siquiera un pretexto. Pero también compraban esclavos, es decir, que dejaban que otros los robaran para ellos.

A fin de cuentas, el África occidental medieval formaba parte de la civilización del islam, aunque fuese sólo una zona fronteriza del mismo. La conexión musulmana tenía muchos aspectos positivos. De hecho, la llegada del islam explica por qué, ya en el siglo XV, la región había superado su economía de subsistencia para entrar en la de producción para el intercambio. El arquitecto Es-Sahili llegó desde la España mora para introducir en Guinea la idea de los edificios de piedra. Artesanos y cazadores, así como pescadores y agricultores mantenían una vigorosa vida comercial a lo largo de distancias considerables, y no sólo hacia el Mediterráneo. Había mercados, a menudo organizados de acuerdo con un meticuloso plan según el cual los vendedores acudían por turno: para los intercambios comerciales importantes, una vez cada quincena, y, para los menores, una vez a la semana. Se empleaban como moneda piezas de hierro de distinta

medida, barras de cobre, pulseras de cobre, manillas (aros de metal empleados como collares o pulseras) y hasta cauríes de las islas Maldivas del océano Índico, objetos todos ellos que tendrían su papel en el comercio de esclavos del Atlántico. La dimensión esclavista del África occidental se vio estimulada por la propagación del islam en la región.

África occidental había conocido la esclavitud, pero a pequeña escala, antes de la llegada del islam; de hecho, existía desde el establecimiento allí de sociedades agrarias sedentarias. Los reyes africanos que capturaban y vendían esclavos para exportarlos, como negocio, hacia el norte, solían conservar unos cuantos a su propio servicio. Pero los monarcas islámicos, como los emperadores de Malí o los songhai, sus sucesores en el Níger medio, dieron paso a una nueva etapa: los gobernantes eran hombres poderosos, con grandes ejércitos a su disposición y con considerables territorios para explotar. Muchos de esos monarcas empleaban esclavos en sus guardias pretorianas, por suponer que siendo extranjeros podían confiar en ellos.

A comienzos del siglo XVI, León el Africano descubrió que en Bornu, más allá del imperio songhai, en el extremo meridional de la ruta más oriental hacia el Mediterráneo, la de las garamantes, solían cambiarse esclavos por caballos: quince o veinte esclavos por un solo caballo árabe; el bajo precio se debía a que los songhai disponían de un número prácticamente ilimitado de esclavos, pues les bastaba con hacer incursiones en las tierras de sus vecinos más débiles del sur para conseguir cuantos necesitaran. Se usaban esclavos para muy distintas actividades: por ejemplo, el comercio de la goma en el río Senegal era posible gracias al empleo de esclavos en la recolección de la misma, desde marzo hasta julio. Se empleaba a esclavos, también, en las minas; el tipógrafo y traductor lisboeta Valentim Fernandes, viajero de origen moravio que viajó a Benin en los años 1490, describió cómo siete reyes, dueños de siete minas de oro, «tienen esclavos que envían a las minas, y les dan esposas y engendran y crían hijos en las minas». Agregaba misteriosamente que «los esclavos que encuentran oro son todos negros, pero si, de milagro, consiguen escapar, se vuelven blancos, pues el color se modifica en las minas».[19]

Cuando en lo que es ahora Nigeria occidental se estableció el reino Oyo de los yorubas (acaso a comienzos del siglo XV), había varios millares de esclavos de palacio. Muchos trabajaban en la agricultura; en los años 1450, el veneciano Alvise Ca'da Mosto descubrió que los reyes del río Senegal, tributarios del songhai, y antes del malí, poseían numerosos esclavos, conseguidos por el pillaje, a los «que usaban de distintas maneras, sobre todo para cultivar sus tierras».[20]

En el África occidental, los esclavos parecen haber sido la única forma de propiedad privada reconocida por las costumbres locales. También representaban la más impresionante manifestación de riqueza personal.

Así era el mundo cuya periferia rozó la expedición de De Freitas en 1444, y que, dejando aparte los buques, debió parecer a los africanos no un acontecimiento revolucionario, sino convencional.

Algunos de los esclavos que Zurara vio aquel día en Lagos, en el Algarve, se convirtieron en «buenos y verdaderos cristianos», pues los azanaghi llevaban con ligereza su mahometismo y era más fácil convertirlos a otra religión que a aquellos que habitaban más al interior de África. A algunos se les liberó. Otros trabajaron en las plantaciones de caña fundadas más al sur de Portugal, a menudo por inversores genoveses. A cuatro de los que estaban en Lagos aquel día de 1444 los dieron a monasterios o iglesias; uno de ellos fue revendido por la iglesia a la que lo habían regalado, pues necesitaba dinero para comprar nuevos ornamentos; otro, enviado al monasterio de São Vicente do Cabo, se hizo fraile franciscano.

Las manifestaciones de arrepentimiento y piedad de Zurara, aunque ahora pueden parecer superficiales, figuran entre las pocas que se han registrado, no sólo en aquella época sino durante siglos. Tal vez la diosa Fortuna, a la que rezaba el cronista, era más amiga del hombre que deidades de mayor complejidad.

4. LOS PORTUGUESES SIRVIERON DE SABUESOS PARA LEVANTAR LA CAZA

> Los portugueses sirvieron de sabuesos para levantar la caza, y, en cuanto lo hicieron, otros se la quitaron.
>
> WILLEM BOSMAN, 1704

Los acontecimientos ocurridos en el Algarve aquella mañana de principios de primavera de 1444, ese primer ofrecimiento a los portugueses de más de doscientos esclavos, tuvieron su origen siglos antes, durante los iniciales intentos de los pueblos europeos de explorar África.

En el siglo VI a. J.C., el faraón Necao envió una expedición mar Rojo abajo; ésta regresó, dos años más tarde, por el estrecho de Gibraltar. Herodoto nos lo cuenta, si bien existen pocas pruebas más de que se produjera esta circunnavegación en fechas tan tempranas.

Los cartagineses intentaron una expedición semejante cien años más tarde, pero por la costa oeste. Enviaron una numerosa compañía bajo el mando de Hannón, uno de los magistrados del Estado. Quizá éste fundara algunas colonias y, tal vez, más allá del río Senegal, llegara a Sierra Leona, donde descubrió una isla llena de monos, mayormente hembras. Al regresar afirmó haber fundado un puerto y haberlo llamado Cerne. El relato figura en el templo de Moloc en Cartago, pero la hazaña no tardó en olvidarse.

Posteriormente, el persa Sataspes navegó con otra flota por la costa de África occidental y encontró, según informó, personas negras de baja estatura y vestidas con hojas de palma.

Al parecer no hubo más expediciones de esta índole hasta el siglo XV. Las generaciones entre las dos épocas, carentes de curiosidad, consideraban que era imposible circunnavegar África, pues creían que el océano Índico carecía de pasaje abierto. Sin duda hubo viajes árabes, pero no se sabe muy bien en qué dirección.

Durante muchas generaciones se creyó que el cabo Bojador, al sur del cabo Juby en lo que ahora es Río de Oro, constituía el *non plus ultra* de los navegantes; se imaginaban que más allá los marineros blancos se volvían negros y que se abría un «verde mar de las tinieblas», en el que se toparían con monstruos marinos y rocas que se convertían en serpientes; el sol despediría llamas líquidas, la neblina resultaría impenetrable y las corrientes y los bancos de coral harían imposible la navegación. Así y todo, nadie sabía con certeza dónde se hallaba el cabo Bojador y algunos hasta lo confundían con el cabo Juby.

Los italianos, el pueblo más ilustrado de Europa a finales del Me-

dievo, iniciaron una nueva era de descubrimientos. En 1291, Ugolino y Vadino Vivaldi y, probablemente, Teodosio Doria, de Génova, emprendieron viaje con una flotilla de galeras, con el propósito de llegar a la India por África occidental. Decían querer superar a los venecianos, que se habían hecho con el control del comercio del este a través de Egipto. Establecieron, pues, el programa, por así decirlo, de la ambición náutica de los siguientes doscientos años. Perdieron sus barcos, si bien el recuerdo del intento no se borró, aunque hay quienes han sugerido que iban rumbo al oeste, hacia el Nuevo Mundo, en lugar de al sur, rumbo al Viejo. Luego, hacia 1320, otro genovés, Lanzarote Malocello, un capitán aventurero que tenía tratos con Cherburgo, en el remoto canal de la Mancha, con los Países Bajos y con la cercana Ceuta, en Marruecos, fue en busca de los Vivaldi y plantó una bandera española en las islas Canarias (conocidas en la antigüedad como islas Afortunadas o Jardín de las Hespérides, y nunca olvidadas del todo). A una de las islas del archipiélago, Malocello le puso su nombre de pila, nombre que aún conserva. Esto despertó el interés de otras ciudades mediterráneas. El florentino Boccaccio habla de un viaje realizado hacia 1340 a África occidental por un grupo de aventureros españoles, portugueses, genoveses y florentinos (bajo el mando de Angiolino del Teggia, de Florencia), quienes se comunicaban entre sí silbando. De regreso a Florencia llevaron cuatro habitantes de Tenerife, guanches —a los que, es de suponer, esclavizaron—, así como secoyas, pieles de cordero y sebo.

En esos tiempos, los comerciantes judíos de Mallorca trataban mucho con sus correligionarios de los puertos de África septentrional. Recordemos que estos judíos tenían más libertad de movimiento en el mundo árabe que los cristianos. Eran orfebres en Fez y establecieron comunidades judías más al sur, incluso en los oasis del Sahara; en ocasiones se casaban con bereberes o negros, como los fulani o fulbé de Senegambia. Había también comerciantes catalanes en el sultanato de Tlemcen, a sesenta y cinco kilómetros de la costa mediterránea, cerca de Orán.

Así pues, en España se disponía de mucha información y los famosos cartógrafos de Mallorca hicieron buen uso de ella. En 1339, Angelino Dulcert, probablemente de Palma, pudo trazar una carta marina en la que situó certeramente al monarca africano, Mansa Musa de Malí, conocido por su riqueza y por la extravagante *hadj* (peregrinación) de 1324 que ya hemos mencionado. Dulcert incluyó un «camino a la tierra de los negros», así como un «rey sarraceno» más allá del monte Atlas que poseía minas «en las que abunda el oro».[1] ¡Deslumbradora idea! De modo que no es de sorprender que Jaume Ferrer, también de Mallorca, emprendiera un viaje en 1346 para buscar el río de Oro del que tanto se hablaba (el territorio conocido hoy día por ese mismo nombre); no obstante, al igual que los Vivaldi y Doria, Ferrer desapareció.

Al otro lado del Mediterráneo, en Aragón, un franciscano anónimo describió en un libro un viaje imaginario por la costa norteafri-

cana hacia ese río de Oro que parecía llevar a la supuesta tierra del preste Juan, un legendario emperador cristiano aislado de Europa por los infieles musulmanes; esa tierra era Etiopía, cuyos monarcas habían ingresado, efectivamente, en la Iglesia cristiana casi desde el principio de la existencia de ésta (san Agustín escribió: «*Aethiopia credit Deo*»). Como muchos otros, el franciscano confundió Etiopía (sinónimo de África) con Malí, aunque gran parte de la obra es correcta. No mucho después, en 1400, Cresques Abraham, también mallorquín, llamó la atención, en un mapa sorprendentemente preciso (el «Atlas catalán», como se le conoce), hacia un desfiladero en el sistema montañoso del Atlas y escribió que por allí pasaban los comerciantes que venían de las tierras de los negros de Guinea.[2]

Las expediciones a las islas Canarias no se hacían exclusivamente por el oro: en el siglo XIV en ocasiones llevaban isleños a puertos portugueses y andaluces, donde los vendían como esclavos. En 1402, Jean de Béthencourt y unos amigos franceses, que también iban a Río de Oro y conquistaron las mayores islas del archipiélago en nombre de la corona de Castilla, llevaron esclavos indígenas a Sevilla, que fueron vendidos en Cádiz y llevados, al parecer, a Aragón, aunque algunos acabaron su vida en Génova.

El hito de los viajes europeos a África occidental tuvo lugar en 1415, cuando los portugueses organizaron una expedición militar y se apoderaron de Ceuta, a la sazón uno de los principales puertos comerciales de la costa meridional del Mediterráneo y punto en el norte donde acababan varias rutas de caravanas de África. Existen registros que demuestran que para entonces Génova y Ceuta llevaban doscientos cincuenta años comerciando entre sí, y cabe la posibilidad de que fueran los genoveses quienes sugirieran la conquista, si bien la decisión de atacar se fundamentaba en numerosos motivos, entre ellos las ambiciones políticas de los príncipes portugueses y un muy desarrollado sentido del destino que les inspiraba la literatura caballeresca. Se dice que estos infantes medio ingleses —el futuro rey Duarte y su hermano Enrique el Navegante, que con su padre, el rey Juan I, se habían ganado las espuelas de caballero con esta empresa—, obtuvieron detalles de unos prisioneros moros acerca del paso de caravanas de comerciantes y camellos que llevaban, entre otras cosas, cuentas fabricadas en Ceuta y las cambiaban por oro y esclavos en Timboctú, a orillas del Níger, y en Cantor, a orillas del Gambia; esta noticia inspiró a Enrique la idea de buscar las tierras por mar.[3]

Si no conocía ya su existencia, en Ceuta también supo que había esclavos negros de Guinea, pues en la batalla observó, al igual que muchos portugueses, la especial proeza de un africano alto, uno de los innumerables guerreros esclavos en quienes los monarcas musulmanes confiaban tanto.

Enrique el Navegante es un pionero en la historia de la trata transatlántica. Podría decirse que era un europeo representativo de su época, puesto que tenía antepasados ingleses —por su abuelo mater-

no, Juan de Gante— y además, por sus venas corría mucha sangre española y francesa. Sin embargo, es un héroe singularmente evasivo, un soltero gregario al que no le gustaban ni las mujeres ni el vino; un patriota, pero más un hombre de negocios que un príncipe típico. No obstante, era persistente y enérgico, así como encantador y tolerante; tan curioso como fanático religioso; austero, si bien combinaba el orgullo del noble con la determinación del empresario; pese a su robusta figura tostada por el sol, probablemente nunca consiguió deshacerse de la humillante influencia de una dominante madre inglesa que, según se decía, consideraba asquerosa la corte de Lisboa, que abandonó para ingresar en un convento.

Como debieron anticipar los portugueses tras la caída de Ceuta, los musulmanes cambiaron el que era su principal centro comercial de África meridional a otros lugares, de modo que las rutas del Sahara no cayeran bajo el control de los portugueses. No obstante, el infante Enrique decidió que se podía llegar por mar a la costa de Guinea, fuente del oro africano (quizá influyeran en esta decisión los cosmógrafos florentinos, como le ocurriría posteriormente a Colón). Además, acaso consiguiese otros beneficios comerciales que, a la larga, merecieran una exploración; quizá la esperanza de obtener esclavos entrara en sus cálculos, y los pimientos («granos del paraíso» o malagueta) de lo que más tarde sería la Costa de los Cereales (aproximadamente la Liberia moderna) ya figuraban en los mercados europeos gracias al comercio transahariano.

De hecho, el «oro de Guinea» se producía en zonas remotas: cerca del Alto Senegal; en Bambuk, entre el Senegal y el Falémé, y a unos trescientos kilómetros de allí, en Bure, cerca de la confluencia del Níger y su afluente, el Tinkisso. Otros yacimientos de oro se hallaban en los bosques de lo que más tarde se conocería como Ashanti, y en Lobi, en la parte alta del Volta Negro. Los portugueses, no obstante, imaginaron que podían llegar a estos sitios mágicos por mar.

Al infante Enrique no se le ocurrió la posibilidad de una expedición por tierra para hallar las fuentes del oro de Guinea; por suerte, pues habría fracasado, como habían fracasado las expediciones árabes y moras, de los siglos VIII y XI, respectivamente, desde Sijilmasa por el antiguo camino de las caravanas.

El infante Enrique estableció su cuartel general en el cabo San Vicente, en el extremo sudoeste de Portugal, en Sagres, donde construyó un palacio, una capilla, un observatorio y una aldea para los trabajadores. La idea de que reunió en torno suyo a cosmógrafos y astrónomos no es sino una leyenda, pero sí que contaba con los servicios de expertos como Jaime Ribas, distinguido cartógrafo catalán. Además, ordenó la extensión del puerto de Lagos, a unos treinta y tres kilómetros al este de Sagres, donde se construyeron los mejores barcos de vela que circularan por los mares, como los describiría posteriormente el veneciano Ca'da Mosto.[4]

El infante Enrique financió sus hazañas en parte gracias a sus propias y astutas inversiones —por ejemplo, en el monopolio de la

pesca de atún en la costa del Algarve y en una pesquería en el Tajo—, y en parte gracias a subvenciones de la Orden de Cristo, una orden caballeresca fundada en Portugal a fin de continuar la guerra contra el islam en su propio territorio con fondos obtenidos de los templarios cuando éstos fueron disueltos un siglo antes. Una de las ventajas del cargo que el infante ostentaba en ella, el de gran maestro, era que le correspondían las ganancias de las ferias que la orden celebraba en Tomar, así como el alquiler de casas y tiendas en torno al recinto ferial.

Sus primeras empresas consistieron en apoderarse de la isla de Madeira y del archipiélago de las Azores, todos ellos despoblados. Quizá ocupara Madeira para evitar que los españoles lo hicieran, un motivo de extensión imperial que se repetiría a menudo en la historia de Europa. Se convirtió en gobernador (ausente) de la isla y desde entonces la administró. Tanto Madeira como las Azores fueron colonizadas por los portugueses del Algarve y por algunos flamencos; de hecho, el primer gobernador del archipiélago fue el flamenco Jacôme de Brujas y por ello durante un tiempo se las conoció como las islas Flamencas. Madeira y las Azores proporcionaban tintes, entre ellos una resina conocida como «sangre de dragón», y orcina, obtenida de un liquen. Madeira ofrecía también cera y miel, además de la madera de sus abundantes bosques (su nombre, de hecho, deriva de la voz portuguesa que significa madera). Como las Azores, en ella no había hombres que conquistar, pues estaba deshabitada, una situación de la que los colonos eran tan conscientes que los primeros niños que en ella nacieron se llamaron Adán y Eva.

Al infante Enrique siempre le interesaron tanto estas islas atlánticas como África, pues suponían una fuente segura de ingresos, en tanto que las empresas africanas eran más bien especulativas. No obstante, continuó enviando expediciones a la costa africana, hasta el cabo Juby, donde Béthencourt atracó unos días tras conquistar las Canarias (el cabo Juby se ve desde la isla canaria de Fuerteventura). En 1434, a Gil Eannes, oriundo del Algarve y uno de los mejores navegantes de Portugal, se le encargó ir a buscar oro más allá del cabo Bojador, en «mares en los que nadie había navegado antes», según Camoës, si bien es posible que algunos genoveses ya lo hubiesen hecho, como lo habían hecho, por supuesto, Hannón y sus marineros. Sin duda Gil Eannes viajó en una *barca* de aparejo cuadrado y un solo mástil con puente parcial, si es que tenía puente, de apenas unas treinta toneladas, fondo plano, poco calado y una tripulación de unos quince hombres que, es de suponer, remarían gran parte del tiempo, o sea, la misma clase de barco utilizado antes en intentos infructuosos de rodear el promontorio (dondequiera que éste se hallara).

Eannes rodeó lo que creía ser el cabo maligno y se encontró con que sus marineros no se volvían negros, que «el verde mar de las tinieblas» era, ese día, tan fácil de cruzar como las aguas de su país, que el sol no despedía llamas líquidas y que hasta las corrientes y los arrecifes parecían navegables, a condición de no acercarse demasia-

do a la costa. De vuelta a Portugal, Eannes llevaba un ramito de romero recogido en la costa meridional del cabo.[5]

El romero no suponía gran mercancía con la que comerciar, pero un año después Eannes emprendió viaje de nuevo, acompañado ahora por Afonso Gonçalves Baldaia, el copero real, y alcanzaron un punto a unos doscientos cincuenta kilómetros al sur del cabo, donde descubrieron con gran satisfacción huellas, tanto de hombres como de camellos; lo llamaron Angra dos Ruivos (cala de los rubios, ahora bahía Granate). En 1436, Gonçalves Baldaia encabezó otra expedición y, después de que dos de sus hombres entablaran una lucha sin sentido con algunos habitantes, llegó por fin al tan buscado Rio do Ouro (Río de Oro), una bahía y no un río que, además, no constituía el centro del comercio de oro. Siguió avanzando; únicamente se detuvo en una roca que llamó Punta Galha (ahora Piedra de Gala), poco antes de un promontorio que pronto se conocería como cabo Branco (Blanco).

Durante varios años después de 1436, el infante Enrique tuvo que ocuparse de asuntos más próximos, como el desastroso sitio de Tánger. No obstante, en 1441, dos nuevos capitanes portugueses, Antão Gonçalves y Nuno Tristão, salieron por separado rumbo a cabo Blanco, nombre que le dieron por sus playas de arena blanca. (Se encuentra en el extremo norte de lo que es ahora Mauritania.) Aquí, por primera vez, se alzaban unas lomas en el desierto, si bien a primera vista no se divisaba sino arena. Sin embargo, al sur del cabo encontraron un mercado administrado por comerciantes musulmanes y una parada para los camellos y las caravanas que venían del interior. Los habitantes eran negros, si bien, por ser musulmanes, vestían al estilo moro, con turbantes y túnicas blancas. Aquí los portugueses recibieron una pequeña cantidad de polvo de oro, así como huevos de avestruz; además capturaron a unos africanos negros, doce en total, para llevarlos de vuelta a Portugal, algo que Gonçalves siempre había deseado (sería hermoso, había dicho a sus hombres, que pudiesen capturar a algunos nativos para presentárselos a su príncipe, el infante Enrique).[6]

Estos negros eran casi todos azanaghi, como lo serían aquellos ya mencionados, vendidos en Lagos en 1444; parece que no los querían como esclavos —aunque una mujer, posiblemente de Guinea, lo era—, sino como objetos para enseñarlos al infante Enrique, como haría Colón, cincuenta años después, con los indios que llevó a España después de su primer viaje al Caribe.

Los azanaghi habían mantenido contacto con Europa mediante el comercio con el reino musulmán de Granada y, gracias a los comerciantes genoveses de Málaga, importaron tantas tazas de porcelana fabricadas en Venecia que éstas se convirtieron casi en divisa.

En Portugal nadie mostró especial interés en ellos, pues como hemos demostrado ampliamente, los esclavos negros ya eran conocidos; ya en 1425 un buque portugués se había apoderado, cerca de Larache, de un barco que transportaba esclavos negros, cincuenta y tres

hombres y tres mujeres, todos de Guinea, y todos vendidos obteniendo buenos beneficios en Portugal. Sin embargo, según el servil y adulador cronista Zurara, la alegría de su «sagrado infante» Enrique debió de ser inmensa, no por la cantidad de cautivos, sino por la esperanza que esto suponía de otros en el futuro.[7]

Entre estos nuevos cautivos, Adahu, jefe de una tribu, hablaba árabe y negoció su propia liberación, así como la de un muchacho de su familia; a cambio de que los llevaran de regreso a donde los habían encontrado, entregaría varios esclavos negros.

De modo que, al año siguiente, 1442, Gonçalves regresó a cabo Blanco y, de allí, o de la bahía de Arguin, justo al sur del cabo, trajo a su país no sólo polvo de oro de África occidental, sal fina y unos cuantos huevos de avestruz, sino también unos diez africanos negros, «de varios países» (o sea, es de suponer que de muy lejos de ese lugar), que al parecer le regaló un árabe montado sobre un camello blanco. Para los europeos resultó evidente que cabo Blanco, la bahía de Arguin, al sur, y sus islas, constituían importantes puntos comerciales.

Esta noticia aumentó el interés del príncipe Enrique, para quien cualquier esclavo, blanco o negro, comprado a un africano suponía un alma salvada de una suerte peor que la muerte. Así pues, el año siguiente, 1443, Nuno volvió a anclar en una isla de la bahía de Arguin. Allí encontró «un número infinito» de garzas blancas, de las que él y su tripulación dieron buena cuenta, probablemente en un estofado; además, capturaron a catorce hombres en canoas que remaban con los pies. Tristão y sus hombres no vieron razón alguna para negociar su compra y los convirtieron en esclavos, sin más. Más tarde añadirían otros quince cautivos; la tripulación lamentó que su barco fuese demasiado pequeño para llevar todo el cargamento que deseaban.[8]

Un año más tarde, en 1444, Lançarote de Freitas creó su compañía de comercio con África en Lagos. El comercio con África era un monopolio real, de modo que De Freitas, como otros después, tuvo que obtener primero el permiso real para viajar. Lo acompañaba Gil Eannes, el primer capitán que llegó más allá del cabo Bojador.

Existen varias razones por las cuales los portugueses fueron los primeros europeos en emprender estos interesantes viajes. Los suyos fueron, en cierto sentido, los mares en que se hicieron los primeros descubrimientos, aun cuando los compartieran con Castilla, y ésta, en el siglo XV, era una tierra centrada en sí misma, siempre al borde de una guerra civil. Lo mismo ocurría con Inglaterra, que a principios del siglo XV luchaba por conservar sus posesiones en Francia, y en la segunda mitad estaba dividida por un conflicto fratricida entre los primos del infante Enrique. Portugal era un país marítimo; pequeñas aldeas pesqueras salpicaban sus costas; gracias a los visitantes judíos y genoveses, los mercaderes portugueses habían adquirido respeto por los mapas, así como por las brújulas magnéticas, al parecer un invento italiano del siglo XII.

Entretanto, la familia Pessagno de Génova administraba, desde 1317, la flota portuguesa; su contrato con el rey de Lisboa precisaba que éste debía disponer siempre de veinte capitanes genoveses con experiencia (durante un tiempo, Lanzarote Malocello, el que redescubrió las islas Canarias, fue uno de ellos).

Por añadidura, los portugueses eran buenos constructores de buques. Fueron ellos quienes modificaron el barco moro que, desde hacía tiempo, navegaba desde África noroccidental; el resultado fue la carabela de velas latinas que podía navegar mejor que cualquier otra contra el viento aunque no era tan útil con el viento en popa como la de velas cuadradas. Desde hacía generaciones los pescadores portugueses también faenaban en las costas moras. El país contaba con una confiada clase media, cuya influencia aumentó a finales del siglo XIV con la destrucción de la antigua nobleza en las guerras civiles. Los monarcas de la familia Aviz, por cuyas venas corría la sangre de un bastardo, habían favorecido a los mercaderes mediante una serie de concesiones fiscales, y el extraño capitalismo que de ello derivó significaba que, en el extranjero, los mercaderes portugueses eran en realidad cónsules reales. Portugal no estaba aislada, ni mucho menos: había tantos mercaderes lusos en Sevilla a principios del siglo XIV, que en esta ciudad existía una calle llamada «calle de los portugueses». El país entero parecía un muelle entre dos mares, pues en Lisboa u Oporto los europeos del norte conseguían productos mediterráneos, como bacalao seco, aceite de oliva, sal, vino y almendras. En Lisboa, además de los genoveses, había también mercaderes ingleses, flamencos y florentinos y ya en 1338 los bardos de Florencia contaban con privilegios corsarios especiales, es decir que podían capturar hombres en el mar y pedir su rescate en África septentrional.

A partir de 1444, en cada capítulo de su historia, Zurara menciona el secuestro de un creciente número de africanos por capitanes portugueses, en latitudes cada vez más meridionales. «De cómo regresaron a la costa y de los moros que cogieron» y «de cómo cogieron a diez moros» son títulos típicos de los capítulos; según su descripción de los acontecimientos, diríase que los portugueses llevaban a cabo una gran hazaña, la de ganar almas nuevas para Dios. Poco más tarde, Ca'da Mosto, el aventurero veneciano que viajaba con los portugueses, escribiría que las carabelas portuguesas, a veces cuatro, a veces más, llegaban bien armadas al golfo de Arguin; desembarcaban de noche y tomaban aldeas de pescadores por sorpresa.

Poco de innovador tenía la técnica empleada en estas capturas, heredada de los asaltos a los moros en Portugal o en España, pues este aspecto de la aventura africana no lo previeron quienes la iniciaron. Después de todo, se había dado por sentado que al sur del desierto existía una gran monarquía cristiana. Sin embargo, la historia de los primeros descubrimientos occidentales en la costa africana iba de la mano con la de una nueva trata atlántica, que proporcionó

dinero al infante Enrique y a otros que promovían las expediciones. En ocasiones, las capturas resultaban fáciles; pero Zurara describe otra en la cual costó mucho capturar a los que nadaban, pues se zambulleron como cormoranes; la captura del segundo hombre significó la pérdida de los demás, pues era tan valiente que dos hombres, aunque muy fuertes, no pudieron subirlo al barco hasta no haber cogido un gancho y habérselo clavado encima de un ojo; el dolor que esto le causó le hizo perder valor y se dejó meter en el barco.[9]

Estas empresas continuaron siendo privadas y los mercaderes debían obtener el permiso de la Corona, o sea, del infante Enrique. La mayoría de nuevos empresarios eran comerciantes de Lisboa, si bien en 1446 el obispo del Algarve equipó una carabela destinada a la trata (formó parte de una expedición de nueve barcos). Un notario acompañaba siempre estas expediciones, enviado por el infante Enrique con el fin de asegurarse que recibiera su quinto del botín.

La captura de los codiciados africanos no retrasó los descubrimientos científicos, dado que con ella se financiaba la exploración. Así pues, en 1444, Dinis Dias, capitán con mucha imaginación, descubrió el Senegal, el primer río tropical hallado por los europeos y ciertamente el más largo que los portugueses hubiesen encontrado desde su salida del Mediterráneo. Llevaba al más rico de los yacimientos de oro de África occidental (puesto que partía directamente desde él), desde donde se llevó a cabo «el silencioso comercio del oro». Dadas las impetuosas corrientes que provocaba en el mar y a su comportamiento en verano, los portugueses, como muchos otros de la época, supusieron que se trataba de un brazo del Nilo. Fue en una isla de la parte baja del Senegal donde el tuareg Ibn-Yasin ideó, cinco siglos antes, la austeridad popular del movimiento almorávide de la que derivó la formidable conquista de España y Portugal a principios del siglo XII.

La ribera septentrional del río era territorio azanaghi; en la ribera meridional, al menos cerca de la desembocadura, habitaban, en los años cuarenta del siglo XV, poblaciones relativamente extensas de wolof y sereres. A partir de entonces, los portugueses vieron el Senegal, identificado con dos palmas en la ribera meridional, como la línea divisoria de África occidental, la que separaba a los moros de «la tierra fértil de los negros», en palabras de Ca'da Mosto, según el cual resultaba realmente maravilloso que, más allá del río, todos los hombres fueran negros, altos y fornidos, de cuerpo bien formado, y que la tierra fuese toda verde, llena de árboles y fértil, mientras que, al otro lado, los hombres fueran morenos, delgados, malnutridos y bajos.[10]

El territorio entero suponía un placer para los portugueses, ya que allí encontraron algo de la tierra prometida que esperaban, o sea, campos cultivados, una sabana tropical y nativos muy distintos de los ya conocidos del Mediterráneo y que les ofrecían carne de elefante para comer y marfil para llevar a casa. Ca'da Mosto dijo del rey de los wolof, un joven más o menos de su misma edad, que era pobre y

para sobrevivir asaltaba a sus vecinos y vendía los cautivos a mercaderes moros o incluso azanaghis.

Dias siguió avanzando y descubrió un hermoso promontorio cubierto de árboles que se adentraba mucho en el océano; allí terminaba el desierto y se iniciaba el frondoso trópico. Lo llamó Cabo Verde. Allí también empieza el equinoccio, pues aquí los días son siempre tan largos como las noches. Al llegar a la isla de Gorée, unos kilómetros más al sur (las llamó Ilha da Palma), cerca de lo que es ahora Dakar, se dio cuenta de que a partir de allí la costa de África doblaba hacia el este.

Para entonces los africanos, que ya estaban aprendiendo a defenderse de los europeos, usaban con inteligencia sus chalupas de madera (fabricadas con troncos de árboles), que no dependían de los vientos pues se movían con remos. Uno de los protegidos del infante Enrique, Gonçalo de Sintra, que había sido el que lo ayudaba a meter el pie en el estribo, perdió la vida cuando buscaba esclavos en una de estas expediciones, como le ocurrió también a uno de los primeros exploradores, Nuno Tristão. Un noble danés, Vallarte, el primer norteuropeo que navegó hacia África occidental y que formaba parte de la corte del infante, fue capturado y muerto cerca de Gorée, en 1448. La tierra prometida, pues, ofrecía numerosas trampas. Además, no todas las expediciones constituyeron un éxito financiero; en 1445, una armada de veintisiete barcos reunida en varios puertos portugueses —Madeira, Lisboa y Lagos—, capitaneada por Lançarote de Freitas, navegó mucho tiempo cerca de la costa y regresó con apenas sesenta esclavos.

Pronto los portugueses se dedicaron a comprar esclavos en lugar de capturarlos. Al parecer, quien inició la práctica fue un capitán llamado João Fernandes, siguiendo órdenes explícitas del infante Enrique. En 1445 ofreció quedarse en la costa de la bahía de Arguin para recabar información, intercambiándose provisionalmente con un viejo jefe de la región; de hecho, permaneció un año en África, se granjeó la confianza de los pueblos locales y se enteró de los mercados en los que podían conseguirse oro y esclavos a cambio de artículos europeos muy modestos. Un año después diría a Antão Gonçalves, quien lo relevó, que había conocido a Ahude Meyman, mercader musulmán que deseaba vender los esclavos negros que poseía. Gonçalves compró nueve de estos negros, así como algo de polvo de oro, a cambio de algunas cosas, pequeñas y de poco valor, que agradaron al jefe. Esta transacción —la primera de las miles que los europeos llevarían a cabo en los cuatrocientos años posteriores— tuvo lugar en Arguin.[11]

Con estos acontecimientos acaecidos en la costa oeste africana los portugueses conocieron un interesante fenómeno, el del mercader musulmán que era, a la vez, hombre santo: libres, austeros en su modo de vida, y por lo general las únicas personas de la región que supieran leer y escribir, estos mercaderes practicaban la endogamia, eran autosuficientes y estaban bien informados. Si bien los portugueses los describían como moros, muchos eran negros y solían

constituir un Estado dentro de un Estado (cualquiera que fuese este último); practicaban estrictamente el islam y vendían paganos negros como esclavos, aunque también, muy de vez en cuando, bereberes musulmanes. La creencia en el islam suponía una útil comunicación, a través de largas distancias, con otros mercaderes; nada demuestra mejor la naturaleza cosmopolita del islam que el hecho de que el viajero (o romancero) del siglo XIV, Ibn-Battuta descubrió en Sijilmasa, en el sur de Marruecos, que su anfitrión era hermano de un hombre al que conociera unos años antes en China.

Sin duda, los esclavos que estos mercaderes ofrecían a los portugueses solían ser —como lo era la mayoría, tanto en esa región como en otras, como lo habían sido en la antigüedad y en la España medieval— prisioneros de guerra o de razias. Hacía tanto tiempo que utilizaban a los tuaregs para asaltar los principados negros del sur a fin de conseguir esclavos que, a primera vista (incluso en el siglo XIX), los hombres libres parecían «blancos» o bereberes, y los esclavos, negros. Sin embargo siempre había algunos esclavos «blancos», algunos de los cuales habrían sido castigados por crímenes con la pérdida de libertad o habrían sido vendidos por sus padres. Si los portugueses no hubiesen comprado los cautivos ofrecidos por los *mullahs*, éstos los habrían vendido a los tratantes del Sahara, ruta por la cual algunos podrían haber acabado en España o Portugal, como había ocurrido ya con algunos esclavos de África.

Sólo podemos imaginar la actitud de los africanos respecto a transacciones de esta índole con los europeos. El que un gobernante vendiera a alguien de su pueblo sería considerado un severo castigo; cuando los reyes u otros jefes africanos vendían prisioneros de guerra, los consideraban como forasteros, gentes cuya suerte carecía de importancia y a las que quizá odiaran, pues no existía sentido de parentesco entre los distintos pueblos africanos. La situación de estos prisioneros en la sociedad, fuera como fuese que los conseguían, era la peor de todas y hasta en África los habrían empleado en los trabajos más duros, por ejemplo en las minas de oro.

En 1448 unos mil esclavos ya habían sido trasladados por mar a Portugal o a las islas portuguesas (Azores, Madeira). La mayoría se obtuvo gracias a expediciones con financiación privada, una o dos por genoveses como Luca Cassano —el primer tratante no portugués del Atlántico, quien se asentó en la isla Terceira, de las Azores—. Con el fin de prestar servicio a la trata se estaba construyendo tanto un fuerte como una factoría (terminados en 1461) en la mayor de las islas de la bahía de Arguin; era un lugar austero entre el océano sin límites (eso parecía en esos tiempos) y las arenas del Sahara, si bien contaba con una buena provisión de agua y, durante un siglo, fue la puerta europea más importante al Sahara occidental. Arguin revivió el modelo fenicio de factoría fortificada, pero también fue el precursor de una cadena de depósitos semejantes a lo largo de las costas

africanas. Su construcción permitió a los portugueses apoderarse con regularidad de al menos parte del oro de Bambuk, a orillas del río Falémé, que en el pasado se llevaba a través del Sahara hasta la costa norteafricana. Aparte de esto, la trata, así como el comercio de oro y otros artículos, se efectuaba, como ocurriría durante siglos en numerosos lugares frente a las costas africanas, del barco a la costa.

Los indígenas de estos territorios —los wolof y los sereres al sur del Senegal— se sorprendieron sin duda ante ciertos aspectos de las empresas portuguesas; por ejemplo, algunos creían que los botes eran peces y otros, que eran aves, o quizá simplemente fantasmas. No obstante, a fin de cuentas, los portugueses querían comerciar, comprar esclavos, polvo de oro o cualquier otro objeto de interés, y sus exigencias pedían más continuidad que innovación. ¿Acaso no estaban los árabes acostumbrados a cambiar caballos bereberes por esclavos? Los portugueses los imitaron. En los años 1450, en el primer relato realista de un explorador en África occidental, Ca'da Mosto contó que había recibido diez o quince esclavos en Guinea a cambio de un caballo, precio que quizá fuese demasiado alto para quienes recordaran la ley Sálica según la cual un esclavo valía un semental y una esclava, una yegua. (No obstante, en el imperio Oyo se cambiaban todavía más esclavos por caballos árabes.) No es de sorprender, pues, que Ca'da Mosto escribiera posteriormente que fue a comerciar en «Guinea» porque con este nuevo pueblo un *soldo* se convertía en siete o diez. (Su familia se había arruinado en Venecia.)

Estos intercambios tuvieron por resultado, naturalmente, un incremento de caballos en la zona, de modo que a finales de siglo, en su capital a trescientos veinte kilómetros tierra adentro, el rey de los wolof (señor de cinco pueblos costeros) creó una potente fuerza de caballería, si bien para entonces los precios habían bajado y los portugueses se veían obligados a pagar un caballo por seis o siete esclavos.

A mediados de los años cincuenta del siglo se había llegado a un arreglo satisfactorio para extender la trata africana y se cambiaban esclavos por otros productos de numerosos países europeos (tela de lana y de lino, plata, tapices y cereales). En opinión de Ca'da Mosto, en ese decenio se exportaban mil esclavos anuales a Europa desde la costa africana.

El veneciano pasó un par de días con el rey wolof, Damel Budomel, de Cayor, en el Senegal, que trataba a sus súbditos con arrogancia, les obligaba a presentarse desnudos ante él, a postrarse y a echarse tierra por encima de los hombros; se hacía acompañar por doscientas personas y, siempre según Ca'da Mosto, parecía dotado de una buena capacidad de razonamiento y un profundo conocimiento de los hombres. En su reino, la esclavitud constituía un castigo hasta para delitos menores.[12]

En un mercado local, hombres y mujeres se apiñaron en torno al veneciano y le frotaron con saliva para ver si su piel blanca era tinte o carne. Budomel le preguntó si conocía algún medio por el cual sa-

tisfacer a muchas mujeres, información por la que ofreció una cuantiosa recompensa.

El viajero veneciano llegó posteriormente a la desembocadura del río Gambia. Esta segunda vía navegable descubierta por los europeos permitía a los viajeros penetrar el interior del continente, pues era lo bastante profunda para que un barco de un calado de cuatro metros y medio navegara más de doscientos cincuenta kilómetros tierra adentro. Es mucho más manejable que el Senegal, su hermano del norte. Su estuario era conocido por la sal que dejaban sus mareas, esa sal tan deseada en el interior; además, cruza muchos kilómetros de campos planos en los que apacentan tanto animales domésticos como salvajes; junto a su fuente, se encuentran las montañas de Bure, en la cabecera del Níger, que de veras contenían oro, metal que se obtenía en Cantor, una ciudad con mercado a orillas del Gambia.

Al año siguiente, en 1456, Ca'da Mosto regresó y en esa ocasión navegó sesenta millas Gambia arriba, con la intención de llegar a las tierras de los songhai. Alcanzó Battimausa, una pequeña ciudad gobernada por un vasallo del emperador de los songhai, donde el río medía todavía un kilómetro y medio de ancho; su activo ambiente comercial le recordó el «Ródano cerca de Lyon». Allí comerció mucho e incluso adquirió esclavos, además de acompañar al jefe de los nomis a cazar elefantes cerca de la desembocadura del río. Observó que utilizaban caballos, aunque de éstos tenían «muy pocos».

De nuevo en mar abierto, Ca'da Mosto dobló hacia el sur y vio más ríos; no emprendió el camino de regreso hasta haber llegado al que llamó Río Grande, ahora conocido como Geba; desde allí veía las islas Bisagos, que constituirían una de las principales fuentes de esclavos para muchas generaciones de europeos.

Este inteligente viajero pidió al implacable emperador de los songhai, Sonni Ali, permiso para enviar una misión a Timboctú, si bien la idea no resultó. ¿Cómo podía interesar a Sonni Ali, aquel tirano, libertino y canalla, según la descripción de Es-Sadi, historiador de Sudán occidental, comerciar con los europeos blancos? Sus principales socios comerciales eran los árabes del Magreb, a quienes podía vender muchos más eunucos y otros esclavos que a los portugueses con sus bonitos barcos.[13]

Por entonces, al sur del río Gambia y también al sur de los reinos de los wolof, los «estados» costeros de África eran pequeños, a menudo de apenas entre dos mil quinientos y cinco mil kilómetros cuadrados, y rara vez consistían en más de una entidad, aunque con varios asentamientos autónomos parcialmente dependientes. Esto era cierto sobre todo en el territorio situado entre los ríos Gambia y Sierra Leona, donde las ciudades de reducidos grupos étnicos como los baga, los pepel, los diola y los balante no eran realmente más que grandes aldeas, *kraals*, de unas cuarenta casas. Había algunas en las que los portugueses podían, sin bochorno, referirse al jefe

como rey, si bien la forma de gobierno más habitual parece haber sido lo que Ca'da Mosto llamó despotismo de la casta más rica y poderosa.

Los portugueses negociaban siempre con los gobernantes locales, ya fueran importantes o no, y éstos formaban una especie de alianza con los recién llegados, ocupados ambos en las ganancias del comercio. Los pueblos de la región al sur del Sahara con los que hacían tratos los portugueses no eran, ni mucho menos, primitivos: hilaban y usaban algodón y lino, pescaban en ligeras canoas bien construidas (elemento esencial de su vida económica), llevaban siglos practicando la alfarería, los mandaban jefes reconocibles, y, por supuesto, comerciaban. Hacía tiempo ya que los artículos de algodón constituían un objeto de comercio habitual en el interior de Senegambia; al escribir acerca de Malí en 1068, un observador comentó que «cada casa tenía su algodonero»; intercambiaban «telas de fino algodón», a menudo por sal, el producto de la costa que los imperios de las sabanas del interior más preciaban por no disponer de ella.[15] También hacían trueques con mijo, pescado, mantequilla y carne, así como con tintes del índigo. En el Alto Senegal la resina de las acacias era producto corriente en los mercados. El hecho de que el plátano, al parecer originario de Asia, hubiese llegado a África occidental antes que los europeos sugiere una conexión internacional de mayor alcance.

Ya muy en el interior, había Estados mucho más formidables, y los había habido durante varias generaciones, sobre todo el imperio de los songhai; sobre las ruinas de Malí, que con sus diez mil jinetes se iba desintegrando por momentos, los songhai habían establecido un imperio que dominaba casi todo el Sudán occidental. Se trata de una de las empresas políticas más suntuosas emprendidas en toda la historia de los negros. La capital, Gao, a orillas del Níger central, era una extensa ciudad sin murallas, en cuyos mercados se vendían esclavos, obtenidos mediante incursiones en pueblos vecinos, así como caballos, telas escarlatas de Venecia, estribos, sillas de montar, bridas y oro —y esto mucho antes de que los portugueses empezaran a comerciar en la costa. Como el imperio maliense —y el ghanés que lo precedió—, el de los songhai controlaba el comercio entre África occidental y África septentrional. Obtenían los esclavos de las tierras de los «infieles», o sea, los que no eran musulmanes. Los songhai alardeaban de que en un sólo día un príncipe podía llevar a cabo una razia en el sur y traer mil esclavos, para ser usados en las granjas reales cuando no los vendían a los árabes del Magreb.

A nadie le pareció importante o indignante que los portugueses establecieran una pequeña *feitoria* (factoría) en Arguin, y que exportaran unos cuantos millares de esclavos.

Como correspondía a un pueblo imperial, los songhai usaban oro por moneda, aunque sin inscripciones; en otras partes, los artículos de trueque eran la tela (en Timboctú, las telas turquidi de la ciudad hausa, Kano), barras de sal, ganado, dátiles y mijo. Llevaban cientos

de años criando caballos, que ya se veían en África occidental en el siglo X. En las ciudades a orillas del Níger, como Segú, Kankan, Timboctú, Djené y Gao, vivían más de diez mil personas en 1440 y, en algunas, quizá hasta treinta mil. La población de las ciudades hausa de Katsina y Kano, situadas en montes rocosos, era quizá de unos cien mil. Otros asentamientos, como Bono-Mansu y Kong, se establecieron al borde del bosque, al sur. Todos ellos poseían mercados importantes, aunque las casas y las mezquitas fuesen de barro.

En África occidental el proceso de fundición del hierro y el acero se parecía al de la Europa del siglo XIII, antes de la rueda hidráulica para proporcionar energía. Senegambia, es decir, la región entre los ríos Senegal y Gambia, contaba con industrias de hierro y de cobre y la calidad del acero africano se aproximaba al de Toledo antes del siglo XV. Gracias a estos metales, casi todos los hogares africanos contaban con cuchillos, lanzas, hachas y azadas. La orfebrería era de muy alta calidad. «El hilo y la textura de sus cintas de sombrero y cadenas son tan refinados que»... a nuestros mejores artistas europeos les resultaría difícil imitarlos», escribió un capitán holandés en 1700.[16] Es cierto que los africanos occidentales no tenían vehículos con ruedas, pero éstos tampoco eran muy comunes en Europa en esa época; tampoco usaban caballos para transportar bienes en largas distancias, pues eran vulnerables a la mosca tse-tsé de los bosques próximos a la costa. No obstante, constituiría una falsedad describir África occidental, en la época de su contacto con Portugal y Europa, como un lugar habitado por pueblos primitivos. En muchos aspectos, su nivel era más alto que el de los pueblos que pronto conocerían portugueses y españoles en el Nuevo Mundo.

La exploración portuguesa en África occidental adquirió un nuevo carácter con el asentamiento de tratantes de Lisboa, entre ellos algunos criminales exiliados, en los estuarios de los ríos y, a veces, en el interior. Algunos se fueron a vivir a las aldeas y se casaron con mujeres negras; ellos y sus hijos mulatos se integraron del todo en la sociedad africana, participaron en las celebraciones abandonaron las prendas occidentales, se tatuaron el cuerpo y dejaron de parecer europeos con los años. Las autoridades portuguesas guardaban rencor a estos hombres, llamados *lançados* (*lançados em terra*) que se habían echado a la tierra, o *tango-mãos* (comerciantes europeos que se habían tatuado el cuerpo), sobre todo porque conseguían evitar toda regulación impuesta por la Corona al comercio con el exterior, incluyendo los impuestos. Sin embargo solían ser bien recibidos por los africanos, que se desvivían por contentarlos; naturalmente, a cambio se esperaba de ellos que se adaptaran a las costumbres de sus anfitriones. Desempeñaron un papel esencial en el establecimiento de las relaciones comerciales entre europeos y africanos.

Parece que las relaciones sexuales empezaron pronto entre portugueses y africanos; así, en 1510, Valentim Fernandes escribió que si

uno de sus hombres blancos llegaba a la casa de un negro, aun cuando fuera la del rey, y pedía una mujer o una muchacha con la que acostarse, el hombre le daba a escoger entre varias, amistosamente y no a la fuerza.[17]

La *Casa da Guiné* en Lagos recibía, además de todas las otras mercancías de África, a los esclavos importados de Guinea. Había un complejo ritual de recepción, que incluía inspecciones y el pago de aranceles antes de la venta. A la sazón se suponía que el país padecía escasez de mano de obra, de modo que pronto obispos y nobles, artesanos y cortesanos, y, a veces, trabajadores, empezaron a comprar esclavos. En 1460 la posesión de esclavos negros se había convertido ya en una prueba de distinción en los hogares portugueses, como lo había sido en los hogares musulmanes; se preferían los esclavos negros a los blancos (musulmanes) «inútiles, rebeldes y fugitivos»[17] —a menos de ser musulmanes negros, y muchos wolof lo eran. Después de todo, los africanos eran cristianos en potencia; ¿acaso no era negro uno de los tres Reyes Magos, Baltasar?

Los esclavos africanos desempeñaban numerosas funciones en Portugal; en Lisboa y otras ciudades se convirtieron en barqueros, o bien los amos vendían sus servicios para trabajos pesados en la construcción o como estibadores, en hospitales o monasterios; a algunos se les encontraba en plantaciones de caña de azúcar, aunque éstas no tuvieron mucho éxito en Portugal, pues la caña agotaba la fertilidad de la tierra y no se podía volver a plantar. En ocasiones los empleaban también como intérpretes, en Lisboa y en barcos que iban a África; al menos en teoría, si uno de los últimos conseguía cuatro esclavos para su amo, recuperaba su libertad.

Cuando los portugueses advirtieron que a los africanos les gustaba la música, alentaron la formación en Lisboa de bandas africanas de tambores y flautistas. Estos esclavos trajeron a Portugal algo de su música y algunos bailes; muchos conservaron su propio idioma y, adaptándolo, crearon un portugués macarrónico, *la fala da Guiné* o *fala dos negros*; algunos pronto adoptaron un portugués más puro, sobre todo, por supuesto, los nacidos en Portugal. A partir de entonces, los esclavos participaron en ceremonias portuguesas; así, en 1451, unos negros bailaron en la boda por poderes de la infanta Leonora, sobrina del infante Enrique, y el emperador del Sacro Imperio, Federico III; en 1455 un esclavo posó como monarca negro de Senegambia y cantó en africano-portugués en la boda de la infanta Joana y el rey Enrique IV de España (matrimonio que resultó desgraciado). Al morir, algunos amos portugueses liberaban a sus esclavos; otros seducían a sus esclavas (aun cuando esto era ilegal) y liberaban a sus hijos y, en ocasiones, los legitimaban. Con los esclavos negros se practicaban todas las variedades de relaciones sexuales, y algunas mujeres blancas tomaron esclavos negros por amantes.

Portugal consiguió el visto bueno de tres papas para la esclavitud. En 1442, el papa veneciano Eugenio IV aprobó, en la bula *Illius Qui*, las expediciones a África del infante Enrique. Puesto que otros monarcas no se mostraban entusiasmados por la idea de sumarse a esta aventura, y puesto que los portugueses incurrían en muchos gastos, según insistieron los representantes del infante Enrique en Roma, el papa Eugenio no dudó en otorgar a Portugal derechos exclusivos sobre sus posesiones africanas. En los años cincuenta del siglo, el beneplácito de los papas Nicolás V y Calixto III, expresado en otras tres bulas, fue aún más caluroso.

No había habido dos papas más distintos que Nicolás V y Calixto III; el primero era un gran humanista y el segundo, austero; el primero era mecenas de las artes y el segundo se preocupaba únicamente de ayudar a sus familiares; el primero era genovés y el segundo, valenciano. Sin embargo, en lo referente a Portugal su política era casi idéntica, quizá porque ni el uno ni el otro dedicaron mucho tiempo al asunto.

Nicolás V —Tommaso Parentucelli, oriundo de Sarzana en la costa de la república genovesa, hijo de un médico empobrecido—, había sido bibliotecario del obispo de Bolonia, Niccolò Albergati, al que sucedió. Ningún papa desde la época carolingia construyó tanto como él. Se le ocurrió alzar una nueva catedral en honor a san Pedro e inspiró la traducción al latín de incontables textos griegos; fundó la Biblioteca del Vaticano, institución que duró mucho más que la trata portuguesa.

Calixto III, un español septuagenario —Alfonso de Borgia, oriundo de Játiva—, fue profesor de Derecho canónico, consejero real y, durante muchos años, arzobispo de Valencia, ciudad que por entonces representaba un importante mercado de la trata. Borgia fue un obispo severo, pero, aunque no era en absoluto humanista, se le reconocían su generosidad y su bondad, sobre todo, conviene reconocerlo, para con su sobrino, el futuro papa Alejandro VI, a quien nombró cardenal a los veinticinco años.

Nicolás trató de que la cristiandad se uniera contra la amenaza del islam y en 1452, habiendo fracasado, publicó la bula *Dum Diversas*, por la cual permitía al rey de Portugal someter a los sarracenos, a los paganos y a otros no creyentes, e incluso esclavizarlos de por vida. Obviamente, dicha cláusula debía incluir a los nativos de África occidental. A esta bula siguió otra, la *Romanus Pontifex* del 8 de enero de 1454, en la que aprobaba lo que el infante Enrique y los portugueses habían hecho hasta entonces, esperaba que las poblaciones nativas se convirtieran pronto al cristianismo y apoyaba formalmente el monopolio portugués del comercio con África —no sólo en la región de Ceuta, sino también en todo el territorio al sur del cabo Bojador—. Las tierras conquistadas en esta última zona, así como en «toda la costa de Guinea, incluyendo las Indias», serían portuguesas

para siempre; se suponía que «las Indias» indicaba todos los lugares en el camino hacia China. La bula aprobaba la conversión de los hombres de Guinea, apoyaba a Enrique en su deseo de circunnavegar África y encontrar un camino a la India y hablaba de las consecuencias beneficiosas que supondría esclavizar a los paganos.[18] Esta bula fue solemnemente proclamada en la catedral de Lisboa, tanto en portugués como en latín.

En el período entre la primera bula y la segunda, los turcos conquistaron Constantinopla, de modo que el papa se erigió de forma incontestable en primer príncipe de la Cristiandad (después de esta catástrofe, la pérdida de Constantinopla, un cardenal ruso, Isidoro, fue capturado y vendido como esclavo, si bien llegó a Roma al cabo de seis meses). La pérdida de Constantinopla tuvo una consecuencia inesperada, a saber, que estimuló e intensificó el interés de los genoveses por el Oeste y por el Atlántico —cuyo comercio en los mares Negro y Egeo se vio interrumpido, si no destruido del todo—. (El comercio veneciano se vio menos afectado, pues estaba concentrado en Egipto.) Los genoveses financiaron, pues, el desarrollo de los depósitos de alumbre en Tolfa, cerca de Roma, para compensar la pérdida de los de Focea, cerca de Smirna; invirtieron en nuevas plantaciones de caña de azúcar en el Algarve, en Andalucía y en Madeira. Nada sugiere una conexión directa entre los mercaderes genoveses y el papa genovés; sin embargo, eran mercaderes los miembros de la familia de este príncipe de la Iglesia, y Nicolás debió de percatarse de los intereses de sus conciudadanos.

Su sucesor, Calixto III, publicó la bula *Inter Cætera* en marzo de 1456; en ella confirmaba que la orden de Cristo, la sociedad caballeresca de la que era jefe el infante Enrique el Navegante, debía administrar los nuevos dominios e intereses portugueses.

Estas bulas supusieron un triunfo para la diplomacia portuguesa, ya que el infante Enrique se sentía alarmado por la interferencia española en lo que consideraba aguas suyas, o portuguesas. En 1449, el rey de Castilla había dado permiso al duque de Medina Sidonia, señor del puerto de Sanlúcar de Barrameda, donde el Guadalquivir desemboca en el Atlántico, para explotar la tierra frente a las islas Canarias hacia el sur, hasta el cabo Bojador. En 1454 los portugueses capturaron un barco castellano con rumbo a Guinea; Juan II, el rey castellano, protestó; los portugueses contestaron que el papa Eugenio había aceptado que Guinea era de ellos y los diplomáticos del infante Enrique en Roma persuadieron al papa de que dijera que sabía que los portugueses habían conquistado África hasta Guinea, una afirmación sumamente imaginativa. Además, hicieron correr el rumor de que a un barco normal le resultaría imposible salir del golfo de Guinea y regresar a Europa. También pretendían reservar para uso propio todas las cartas marinas; para ello capturaban cuanto barco viajara sin permiso y ahorcaban a sus tripulaciones. Un capitán español llamado De Prado, a quien los portugueses pillaron vendiendo armas a los africanos, fue quemado en la hoguera a fin de de-

salentar a otros que quisieran imitarlo. Este castigo no evitó del todo la intrusión de genoveses y españoles; en 1460, Diogo Gomes, enviado a África occidental por el infante Enrique con el fin de establecer buenas relaciones con los gobernantes de la zona, informó que estos mercaderes extranjeros perjudicaban gravemente el comercio y la trata portugueses, pues los nativos, que antes daban doce negros por un caballo, ahora daban sólo seis.[20]

La decisión de publicar todas estas bulas que aseguraban las empresas portuguesas obedeció a la percepción de la necesidad de actuar con energía contra el islam que, tras la caída de Constantinopla, era considerada una amenaza para la mismísima Italia, así como para Europa central. Calixto III juró solemnemente reconquistar Constantinopla y restablecer la posición cristiana en el Mediterráneo oriental e hizo cuanto pudo por organizar una última cruzada para conseguirlo. Aunque los proyectos del infante Enrique encajaban perfectamente en este objetivo, no deja de sorprender que fuese un papa español, Calixto III, el que confirmara el gran destino en África, y más allá, del despreciado país vecino de su propia patria.

5. LOS LLEVÉ COMO SI FUERAN GANADO

> Veintidós hombres... estaban durmiendo, los llevé a los buques, como si fueran ganado.
>
> DIOGO GOMES, c. 1460, en el río Gambia

Los portugueses prosiguieron en su búsqueda de nuevas tierras y descubriendo nuevos pueblos y cultivos en los años cincuenta del siglo XV, a pesar de que con su espíritu práctico, el infante Enrique se hallaba cada vez más ocupado en sus negocios en Madeira y las Azores. En 1456, durante su segundo viaje, el veneciano Alvise Ca'da Mosto, navegando bajo pabellón portugués, divisó un archipiélago volcánico deshabitado a menos de trescientas millas al oeste de Cabo Verde.

Esas islas de Cabo Verde se convirtieron, a partir de 1462, en parte esencial de las empresas lusas en África. Pronto se colonizó y cultivó la mayor de las islas, a la que se dio el nombre de Santiago. Los beneficiarios del descubrimiento fueron un capitán, Diogo Afonso, caballero de la casa del infante Fernão, hermano del infante Enrique, quien descubrió la mayor parte de las islas, y un genovés, Antonio di Noli, que sería gobernador del archipiélago hasta su muerte, en 1496.

Aunque se plantó algodón, el mayor valor de la colonia consistía en servir de factoría o almacén, por decirlo así, de los esclavos de la costa africana frente a las islas, y con tal fin éstas establecieron un protectorado sobre la región. Pronto las habitaron *lançados* mulatos.

Entretanto, en 1458, el infante Enrique envió a Diogo Gomes, con tres carabelas, a negociar tratados con los africanos. Su misión consistía en asegurar a los jefes africanos que los portugueses ya no robarían esclavos ni ninguna otra cosa, sino que como hombres honrados que eran harían intercambios. Debía preparar, además, visitas de africanos a Portugal. Se adentró más en Gambia que sus predecesores, hasta el entonces legendario mercado de Cantor, a trescientos veinte kilómetros del mar, firmemente controlado por los songhai. Cuando se difundieron noticias de la llegada de los cristianos, muchos pueblos vecinos enviaron observadores, y Gomes tuvo ocasión de comprobar la calidad del oro que podría encontrar allí. Recibió muchos obsequios, entre ellos marfil. Sostuvo curiosas conversaciones religiosas, en el curso de las cuales un rey, Nomimansa, que gobernaba el cabo de la desembocadura del río, se declaró audazmente cristiano, sin más. Gomes, desde luego, se llevó a algunos esclavos. Al parecer, violó su propia orden de no secuestrar, pues contó que se apoderó de «veintidós personas que estaban durmiendo y las llevé a los buques como si fueran ganado. Y todos hicimos lo mismo, y

aquel día capturamos... cerca de seiscientas cincuenta personas y regresamos a Portugal, a Lagos en el Algarve, donde estaba el infante, que se alegró con nosotros».[1]

Dos años después, una nueva expedición de descubrimiento, la última organizada en vida del infante Enrique y mandada por Pedro de Sintra, descubrió un lugar, a ochocientos kilómetros al sur de Gambia, al que llamaron Sierra Leona, al parecer a causa de la forma de la montaña que vieron. El infante falleció sin llegar a tener noticia de este descubrimiento.

Tanto como en esclavos, los portugueses se interesaban por el oro, el marfil y la pimienta, los «granos de Guinea» que procedían de la franja de territorio que, en consecuencia, se conoció como Costa de los Cereales, donde está la moderna Liberia. Los capitanes portugueses negociaban por este producto en el río Gambia, y los mercaderes genoveses de Lisboa lo vendían en Europa como sustituto de la pimienta que a través de Venecia llegaba de las Indias orientales. En cuanto al oro, podía cambiarse fácilmente en Cantor, en Gambia.

Las mercancías que se intercambiaban con los jefes africanos eran europeas y mediterráneas, no sólo portuguesas. Las telas que los portugueses llevaban a África procedían de Flandes, Francia e incluso de Inglaterra; el damasco hacía las delicias de los africanos; algún cargamento de trigo llegaba de Europa septentrional; los artículos de latón venían de Alemania, especialmente las pulseras, que empezaron a fabricarse en Baviera con destino a este comercio; había también demanda de monstruosos y pesados adornos de latón, así como de vasijas y jofainas de latón, que los indígenas fundían a menudo para darles formas más acordes con su gusto; el vidrio llegaba de Venecia en forma de cuentas; también eran populares el vino especiado canario y el jerez español, así como los cuchillos, hachas, espadas españolas, barras de hierro, conchas de las Canarias y, en especial, las varillas de cobre, ante las cuales algunas comunidades africanas se mostraban insaciables. Las velas interesaban tanto a los africanos como luego interesarían a los mexicanos, y muchos monarcas africanos se aficionaron a las trompetas. Finalmente, uno de los artículos favoritos en muchos puertos de África occidental, en los primeros tiempos de la trata, fueron los chales de lana a rayas tejidos en Túnez u Orán, que los habitantes del África occidental conocían desde hacía tiempo, gracias a las caravanas del Sahara. Todas esas mercancías se obtenían fácilmente en Lisboa, o en su defecto, en Amberes, desde donde las transportaban a Portugal los ubicuos mercaderes genoveses.

Después del viaje de Pedro de Sintra y la muerte del infante Enrique en 1460 (dejó sólo once esclavos) durante diez años se suspendieron las exploraciones. Los portugueses se contentaron con la explotación comercial de los territorios ya descubiertos. El rey Alfonso V parecía más interesado en regular el comercio que el infante Enrique había hecho posible que en extenderlo. También le mantenía ocupado la conquista de Marruecos. Al mismo tiempo, algunos de los es-

clavos parecían inclinados a provocar problemas. En 1461, por ejemplo, los representantes en las Cortes de la ciudad de Santarem, a sesenta kilómetros al norte de Lisboa, sobre el Tajo, se quejaban de que para servir en las fiestas que los esclavos organizaban los domingos y otros días de celebrar, robaban gallinas, pavos y hasta corderos, y que se habían hecho planes de huida; las Cortes prohibieron, en consecuencia, que los esclavos celebraran dichas fiestas. Durante generaciones fue una obsesión portuguesa impedir que los esclavos se reunieran en grupos.

De todos modos, en Portugal los esclavos negros siguieron participando en ceremonias religiosas, según las costumbres del país, entre las cuales estaba la de bailar en los templos. En 1460, existía en Lisboa una hermandad de la Virgen del Rosario compuesta enteramente de negros.

Económicamente, la consecuencia más interesante de la trata fue la creciente prosperidad de Madeira, donde, en 1452, Diogo de Teive, un caballero del infante Enrique, plantó caña de azúcar, por iniciativa de éste. La caña se trajo de Valencia, donde se cultivaba desde tiempos del dominio musulmán. Varios mercaderes pertenecientes a las mejores familias comerciantes genovesas —Luis Doria, Antonio Spinola, Urbano y Bautista Lomellino, Luis Centurione—, llegaron de Sevilla a la isla, para establecer plantaciones. El avance islámico en el Mediterráneo oriental amenazaba las plantaciones venecianas de caña en Creta y Chipre; las de los cruzados en Palestina habían sido ocupadas desde hacía largo tiempo por el islam, y Sicilia, productora de azúcar de caña desde hacía generaciones, estaba amenazada. Madeira parecía, por lo tanto, la mejor alternativa. Se construyeron con esmero terrazas bien irrigadas en las laderas, algunas con el trabajo de esclavos guanches, de Tenerife; la introducción de esclavos africanos coincidió con la de la caña. Así se celebró por primera vez el famoso matrimonio entre caña y esclavos que habría de tener un papel tan trágico en la historia. Doscientos años más tarde se celebraría de nuevo en Barbados y otros puntos del Caribe, y que supondría la ruina de los cultivadores de otros productos plantados mucho antes.

Los molinos de azúcar de Madeira emplearon un sistema moderno de dos rodillos, engranados para que la caña quedara exprimida entre ambos y movidos por agua, hombres, bueyes o caballos. Se trataba de un método inventado en Sicilia.

En 1460 ya se exportaba azúcar de Madeira a Flandes y a Inglaterra; en 1500, la isla contaba con unos ochenta molinos y más de doscientos propietarios de plantaciones de caña, y era el mayor exportador de azúcar del mundo, con una producción anual de cien mil arrobas de azúcar blanco (la arroba de la época equivalía a doce kilos). Los plantadores ya eran en su mayoría portugueses, pero quedaban algunos florentinos, flamencos y genoveses; la familia Lomellino de Génova era la encargada de la comercialización del producto.

La uva malvasía de Creta la llevaron los genoveses a Madeira, iniciando así una producción del gran vino que lleva este nombre y que

no ha perdido su encanto. En ocasiones, lo exportaban a África para intercambiarlo por esclavos. Otra de las islas bajo dominio portugués que más prometía, económicamente, fue la de Santiago, en el archipiélago de Cabo Verde, cuyos colonizadores habían conseguido el derecho de capturar esclavos en la costa de África frente a las islas. Pronto extendieron su campo de acción para incluir a los wolof del río Senegal. Gracias a su seguridad, Santiago se convertiría en la mayor factoría (o depósito de esclavos) del siglo XVI, y las distintas pequeñas bases portuguesas de la costa —por ejemplo, las del río Cacheu— fueron, de hecho, colonias de la isla. Pero no tuvieron éxito las tentativas de establecer plantaciones de caña de azúcar en una u otra de las islas de Cabo Verde siguiendo el ejemplo de Madeira. Las lluvias eran irregulares y hasta la bien protegida isla de Santiago parecía expuesta a ataques españoles. El escaso azúcar que se obtenía allí se utilizó exclusivamente para fabricar ron, que de este modo comenzó su gran historia como producto comercial de intercambio en la costa africana.

También se inició por entonces una modesta reflexión acerca de la filosofía de la captura y posesión de los nuevos esclavos africanos. Por ejemplo, en 1460, el agustino fray Martín Alfonso de Córdoba (a juzgar por su nombre, probablemente un judío converso) escribió *Jardín de nobles doncellas,* una guía para jovencitas; esta colección de piadosos preceptos era un encargo de Isabel de Portugal, reina de Castilla, sobrina del infante Enrique y madre de la reina Isabel la Católica, que de niña lo leyó. Acerca de la esclavitud, el fraile aducía que los bárbaros vivían sin ley y que los latinos eran quienes tenían la ley, pues era ley de las naciones que los hombres que vivían y estaban gobernados por la ley habían de ser señores de quienes carecían de ella; por tanto, podían capturarlos y hacerlos esclavos, pues por naturaleza son esclavos de los sabios.[2] Este argumento fue rechazado más tarde por la reina Isabel la Católica, al considerar súbditos suyos a los indígenas americanos, pero parece que influyó en su actitud respecto a los esclavos negros y moros.

Hubo una condena, más bien ambigua, del nuevo comercio de esclavos en esos años, esta vez procedente de la autoridad papal. El inteligente, perspicaz y culto Pío II, Eneas Silvio Piccolomini, escribió el 7 de octubre de 1462 al obispo titular de Ruvo, en Italia (que era responsable de los cristianos portugueses en África occidental), criticando la trata en términos que se aplicaban obviamente a los portugueses de Guinea.

Adoptando una posición algo diferente de la de sus predecesores, Nicolás V y Calixto III, Pío amenazaba con severos castigos a cuantos tomaran como esclavos a nuevos convertidos, diciendo textualmente: *Tum ad Christianos nefarios, qui neophytos in servitutem abstrahebant, coercendos, tantum scelus ausuros censuris eccleciasticis perculit.* Pero el papa no condenó el tráfico de esclavos como tal sino que sólo criticó que se esclavizara a quienes se habían convertido, esto es, una pequeña minoría de los trasladados a Portugal. (Así pues, dicho sea de paso, la *New Catholic Encyclopedia* —en su edi-

ción de 1967— yerra cuando afirma que «el comercio de esclavos continuó durante cuatro siglos, *pese a su condena por parte del papado, a partir de Pío II*».) Existen pruebas de que Pío II aceptaba la esclavitud en Italia, algo que demuestra que no censuraba la institución en general. Era, a fin de cuentas, un gran príncipe del Renacimiento, y éste entrañaba la recuperación de tradiciones y prácticas de la «edad de oro», de la antigüedad, y la antigüedad, como se ha documentado ampliamente aquí, nunca puso en duda por razones humanitarias la esclavitud ni el comercio de esclavos. De hecho, se apoyaba en ella. Así, los pintores renacentistas nos presentan la esclavitud como un componente normal tanto de la vida moderna como de la clásica. Carpaccio, en 1496, pintó a un esclavo negro remando en una góndola, en su *Curación de un hombre poseído*. Benozzo Gozzoli pintó un esclavo negro en su cuadro *El cortejo de los Reyes Magos*, hoy en el palacio Riccardi de Florencia. El renacimiento de la trata de esclavos iba a formar parte integrante de la recuperación de las ideas de la antigüedad.

A la muerte del infante Enrique, le correspondió al infante Fernando, su sobrino, ocuparse de África y de Cabo Verde. Fernando, sin embargo, no se interesaba por ello, como tampoco se interesaba el rey Alfonso V. Este último traspasó la oportunidad y la responsabilidad de África a un conocido mercader de Lisboa, Fernão Gomes, a cambio de un pago anual de doscientos mil réis, con la interesante condición de que cada año explorara otras cien leguas (quinientos kilómetros) de la costa africana. Tan inusual idea dio notables resultados. Partiendo de Sierra Leona, los capitanes que navegaban siguiendo las instrucciones de Gomes pronto descubrieron la Costa del Grano (Sierra Leona del sur y lo que es hoy Liberia), y luego, navegando directamente hacia el este, la Costa de Marfil (del cabo Palmas al cabo de las Tres Puntas, la moderna Costa del Marfil o Côte d'Ivoire), y la costa que los portugueses llamaron El Mina, donde se encontraban, por fin, cerca de las minas de oro, las de la selva Akan, que en el siglo XIV habían explotado los mercaderes dyula (mandingas) y cuyo producto los propios dyulas llevaban a Europa atravesando el Sahara. Este territorio acabó siendo conocido como la Costa de Oro (que se extendía unos trescientos veinte kilómetros, desde el cabo de las Tres Puntas hasta el cabo San Pablo). Por cierto que *El Mina* pudo ser una corrupción de *A Mina*, «la mina» en portugués, aunque con mayor probabilidad se derivaba de *el-Minnah*, «el puerto» en árabe.

Fernão Gomes, padre de una nueva generación de exploradores —y de tratantes de esclavos—, era ya un rico mercader lisboeta cuando se le ofreció esta gran oportunidad. De muchacho, había servido en la campaña de Ceuta y luego en la de Tánger, había viajado por África y hasta llegó a bailar bien esa triste danza africana llamada mangana. Cuando más adelante le concedieron un escudo, tomó como divisa tres cabezas de africanos sobre campo de plata, cada una con aretes de oro en las orejas y la nariz y un collar de oro; sus descendientes serían conocidos como los Gomes da Mina.

Más allá de la Costa de Oro se extiende la llamada Costa de los Esclavos (Dahomey y Togolandia, entre el cabo San Pablo y Lagos), aunque allí no se capturaron esclavos hasta el siglo XVI. Sus habitantes carecían de tradición marinera, debido a los arrecifes y los bancos de arena que corren paralelos a la costa a lo largo de casi trescientos kilómetros. Más al este todavía, donde la tierra comienza a torcer hacia el sur, está el peligroso golfo de Benin, en el que desembocan cinco ríos: el río Primeiro, el río Fermoso (o Benin), el río dos Esclavos, el río dos Forcados y el río dos Ramos. En 1475 era posible encontrar a los portugueses no sólo comprando esclavos en los estuarios de esos ríos, para transportarlos a Portugal o a Madeira, sino también para venderlos a los africanos de Elmina, donde los cambiaban por oro —habitualmente ornamentos de oro—, pues, en Portugal, los mercaderes recibían por ellos el doble de su valor,[3] y los mercaderes africanos preferían que se les pagara, todo o en parte, con esclavos.

El comercio en el golfo de Benin estaba a cargo, por parte africana, de dos pueblos de la región costera, los ijo y los itsekiri, que compraban sus esclavos en subastas en el interior o vendían a delincuentes de sus propias comunidades. Durante un tiempo, los jefes del poderoso Estado de Benin se mantuvieron al margen de esta actividad costeña portuguesa —o quizá hasta la ignoraban—, pues sus mercaderes comerciaban sobre todo con el interior y no con sus pobres vecinos de la costa.

En 1471 uno de los lugartenientes de Gomes, Fernão do Po, descubrió el delta del Níger y, algo más al este, una isla que llamó Fermoso, aunque más tarde se la bautizó con el nombre de su descubridor (Fernando Poo, como la llaman en España). La habitaba el pueblo de los bubis. Otros capitanes, João de Santarém y Pero de Escobar, descubrieron más al sur islas deshabitadas, a las que llamaron O Principe (17 de enero de 1472), Ano Bom (1 de enero de 1472) y Santo Tomé (21 de diciembre de 1471, llamada primero San Antonio). Luego cruzaron el Ecuador. En 1475 o 1476, año en que se terminaba el contrato de Gomes, uno de sus capitanes, Rui de Sequeira, llegó a un cabo al que llamó de Santa Catalina, muy al sur del río Gabón. Para entonces, empezaba a emplearse el verbo «descubrir» en relación con estas notables exploraciones.

Todos esos viajes eran difíciles, debido a las corrientes que ayudaban a los capitanes en ruta hacia el sur y el este, pero que hacían peligroso el regreso; la estrella polar desaparecía cerca del Ecuador y frente a las costas había brumas y muchos bajos peligrosos. La gesta de los portugueses en esos años es, pues, especialmente notable. Pero Gomes, por muy lejos que hubiesen llegado sus hombres, no habría podido apartar a los españoles y otros intrusos, de modo que sin duda fue apropiado, para Portugal por lo menos, que el heredero del trono, el infante Juan, pidiera la propiedad de los territorios africanos, y le fuera concedida. Esto reanimó el interés de la casa real por África, interés que tanto se había echado de menos. Pues los españoles estaban todavía explorando África. A pesar de la reserva papal de

toda la costa para Portugal, en los años cincuenta del siglo XV, Diego de Herrera, de Sevilla, sucesor de los Medina-Sidonia al frente de las tres islas Canarias orientadas hacia el este, había comenzado, con su hijo Sancho, a realizar incursiones en la cercana costa africana donde, al parecer, capturaron en repetidas ocasiones a bereberes. Se cree que este aventurero hizo un total de cuarenta y seis desembarcos, y que en 1476 se llevó en un solo buque a ciento cincuenta y ocho «moros».

En España crecía la demanda de esclavos africanos. En 1462, por ejemplo, un mercader portugués, Diogo Valarinho, recibió permiso para vender en Sevilla esclavos de Lisboa, la mayoría de los cuales, probablemente wolof, procedían de la costa entre el río Senegal y Sierra Leona. En 1475 había bastantes esclavos negros en España para que fuese necesario un juez especial para negros y «loros», como se llamaba a los mulatos. Este magistrado, Juan de Valladolid, que era negro, había formado parte antes del personal de la corte.

Este comercio con España no era sin embargo popular en Portugal, y el Parlamento luso, temeroso de perder el control de esta nueva fuerza de trabajo, se quejó al rey de la costumbre de vender esclavos negros en el extranjero. Hablaba en defensa de lo que consideraba el principal interés de Portugal, la agricultura, pues se había empezado a emplear a esclavos en el desagüe de pantanos. Unos pocos esclavos trabajaban todavía en la caña plantada en el Algarve por mercaderes genoveses, como Giovanni di Palma, al que ya en 1401 se le dio una propiedad a condición de que plantara caña. Pero el rey portugués salía beneficiado con la venta de esclavos en España y estas ventas continuaron. Un viajero checo, Václav Sasek, señaló en 1466 que el rey ganaba más dinero vendiendo esclavos a extranjeros «que con los impuestos cobrados en todo el reino».[4]

El interés comercial por los esclavos se manifestó con mayor fuerza durante la guerra entre los monarcas de Castilla y Portugal, en los años 1470, pues el primero dio más licencias a capitanes españoles para incursionar en Guinea, donde se hicieron numerosos viajes desde Sevilla y los puertos de Río Tinto, de los que regresaban trayendo esclavos y también oro y marfil. Los nombres de esos mercaderes —Hernán de Córdoba, Alfonso de Córdoba, Johan de Ceja (o tal vez Écija) y Manuel de Jaén— sugieren que eran conversos. «Todos hacen planes para ir a ese país», escribía un amigo de la corte, el cronista castellano Hernando del Pulgar.[5] En una de dichas ocasiones, un capitán español, de Palos —el puerto desde donde, más adelante, se haría a la mar Colón—, emprendió viaje a Senegambia, donde intercambió un cargamento de pulseras de latón, pequeñas dagas y telas de colores por esclavos; el capitán invitó al jefe africano con el que trataba a comer a bordo de su buque, y el africano aceptó con sus consejeros principales y algunos de sus hermanos; como sucedió en tantas otras ocasiones en la larga historia del comercio de esclavos de europeos con gentes de África occidental, apresaron a los huéspedes y los llevaron a España; una vez en España, el jefe africano insistió en su alcurnia y habló tan persuasivamente con Gonzalo de Stú-

ñiga, comandante del fuerte de Palos, que lo devolvieron a África y más tarde se cambiaron algunos de sus parientes por esclavos que no eran familiares del jefe, pero el resto de los cautivos fue trasladado a Sevilla, donde los vendieron. Otro castellano, Carlos de Valera, emprendió viaje en 1476, con una escuadra de veinte a treinta carabelas, y se trajo a cuatrocientos esclavos, además de capturar a Antonio di Noli, gobernador genovés de Santiago, en Cabo Verde, por quien sus amigos pagaron rescate. Tanto el duque de Alba como el conde de Benavente enviaron, el mismo año, buques de cuarenta y cinco toneladas a Elmina, aunque se desconoce cuántos esclavos trajeron de regreso, pero sí se sabe que el capitán de Benavente regresó con un elefante, que sería durante años admirado en Medina del Río Seco. Un catalán, Berenguer Granell, y un florentino, Francesco Buonaguisi, también recibieron licencias de la reina de Castilla, en 1477, para comerciar en Guinea, y los propios Reyes Católicos enviaron una armada de veinte carabelas, a comienzos de 1479, mandada por Pedro de Covides; para mostrar la importancia de la expedición y sus intenciones, se nombró a fray Alfonso de Bolaños nuncio especial para la conversión de infieles «en las Canarias y en África y en todo el Mar Océano».[6]

No todas las aventuras españolas prosperaron. Así, en 1475, un buque castellano tripulado por flamencos se dirigió a Guinea, pero toda la tripulación fue capturada por africanos y, al parecer, comida. La armada real, con sus provisiones proporcionadas por los mercaderes Granell y Buonaguisi, fue capturada por los portugueses. En 1479, Eustache de la Fosse, de Tournai, emprendió viaje a Guinea en el buque castellano *Mondanina* y llegó a Mina, de donde recordó que «nos trajeron a muchas mujeres y niños, que compramos, y los revendimos allí mismo», lo que constituye un testimonio temprano de la venta y reventa de esclavos en África; en este caso el intercambio consistió en la compra de dos esclavos —una madre y su hijo— en Sierra Leona a cambio de una bacina de barbero y tres o cuatro grandes pulseras de bronce, y su venta por doce o catorce pesas de oro en Shama, en la desembocadura del río Pra del llamado Ghana.[7] Pero en enero de 1480 cuatro buques portugueses, al mando de Diogo Cão, que llegó a ser uno de los grandes exploradores portugueses, capturaron la *Mondanina* y a De la Fosse y su mercancía. El flamenco fue condenado a muerte en Portugal por haber ido a Guinea sin permiso, pero se evadió y logró llegar a Brujas.

De todos modos, solían tener éxito de tres a cuatro expediciones españolas al año, a finales de los 1470, que traían a negros africanos destinados al mercado interior hispano.

No eran los españoles los únicos intrusos. En 1481 hubo mercaderes ingleses que querían dedicarse al comercio de esclavos, y sólo se les excluyó después de que una embajada especial portuguesa visitara en Londres al rey Eduardo IV, a quien debe verse, pues, como el causante de que se demorara varias generaciones el comercio inglés con esclavos.

Las difíciles relaciones de España con Portugal se suavizaron en 1480 gracias a un tratado de paz firmado en Alcáçovas, cerca de Évora, en el Alentejo; a cambio de que Portugal renunciara a todas sus pretensiones al trono español, la reina de Castilla reconocía el monopolio portugués en África, y hasta aceptaba el control portugués del comercio con Fez, Madeira, las Azores y las islas de Cabo Verde. Los españoles, en consecuencia, no entrarían sin permiso en «las islas o tierras de Guinea». Portugal, por su parte, dejaría que Castilla explotara las islas Canarias, así como un trecho de la costa africana situado frente a ellas, entre el cabo Aguer y el cabo Bojador. Esto constituía un triunfo portugués mayor de lo que a la sazón pareció, y afectó de modo permanente a la historia de África y de la trata.

España consideró el tratado tanto una licencia para pescar la muy codiciada merluza frente a las costas africanas como una aprobación de las repetidas expediciones de Herrera a esta costa en busca de esclavos. Allí, delante de Fuerteventura, construyeron una pequeña fortaleza, Santa Cruz de la Mar Pequeña, que en el último cuarto del siglo XV se convirtió en el centro de un abundante comercio de esclavos. Las Palmas llegó a ser un importante mercado de esclavos. Cuando Diego García de Herrera murió en 1485, su hijo y su yerno continuaron su comercio, pero limitándose, en general, a las zonas en las cuales Castilla estaba legalmente facultada para comerciar. Sólo unos pocos se aventuraron hacia el sur, hasta Senegal. De igual modo, hubo capitanes portugueses que, en su ruta de regreso, hacían escala en las islas Canarias a pesar de que las administrara España, y unos pocos esclavos negros, llevados antes a esas islas, entraron de este modo en los dominios portugueses. Una vez las islas de Cabo Verde se convirtieron en un importante centro del comercio luso, tanto los isleños de las Canarias como los mercaderes de Sevilla solían visitarlas para comprar esclavos negros; así, los hermanos Fernando y Juan de Covarrubias, de Burgos, tuvieron allí su propio factor. Otra fuente de esclavos para Andalucía eran las incursiones que los caballeros cristianos de Castilla, especialmente los de Jerez, hacían por las costas del Magreb, similares a las que los portugueses lanzaban partiendo de Ceuta.

Una consecuencia de la importación de esclavos fue la decisión de plantar caña, especialmente en Tenerife, como se había hecho en Madeira; el capital procedía no sólo de genoveses y portugueses sino también de banqueros alemanes, como los Welser de Augsburgo. El primer molino de azúcar se instaló en 1484 y a principios del siglo XVI las islas empezaron a producir tanto azúcar como Madeira, cosa que determinó que se emplearan allí esclavos negros en gran escala.

Algunos italianos trataron de introducirse en el tentador comercio de Guinea, mediante viajes por tierra. Por ejemplo, Antonio Malfante, un intrépido mercader de Génova, actuando por cuenta del

banco de los Centurione, llegó a Tuat, un grupo de oasis cuya capital era Tamentit, y un florentino, Benedetto Dei, que trabajaba para los banqueros rivales de los Centurione, los Portinari, se instaló por un tiempo en Timboctú, donde vendía telas toscanas y lombardas.

Entretanto, los portugueses reforzaban su presencia en las costas africanas. El infante Juan llegó al trono en 1481 (Juan II), y desde entonces los aventureros portugueses participaron en una interesante innovación: el capitalismo monárquico. A Juan lo llamaron «el príncipe perfecto» y casi mereció el calificativo, pues no sólo fue un gobernante moderno, del tipo de sus contemporáneos Luis XI de Francia y Enrique VII de Inglaterra, sino que era, además, sobrino nieto y heredero espiritual de Enrique el Navegante. En África su política fue consistente y previsora, pues recuperó la tradición exploradora del infante Enrique, pero sin tener que pensar en lo que podía significar para sus propias propiedades.

La acción inicial de este monarca en África fue espectacular. En 1481, primer año de su reinado, envió a Elmina a Diogo da Azambuja, un experimentado funcionario que sirvió durante mucho tiempo a la familia real, con la misión de construir una fortaleza en São Jorge da Mina, en la Costa de Oro, que fue el primer edificio importante de los europeos en el trópico. Azambuja llegó a la costa con cien albañiles y carpinteros, así como gran cantidad de madera, ladrillos, cal y, sobre todo, piedras. El propósito de la fortaleza era contener a los intrusos europeos, pero también cerrar el río aurífero de Ankobra y abrir un camino que condujera hasta el oro de las selvas del Akan. Se hallaba en la frontera de dos pequeños principados, el de Komenda y el de Fetu.

El rey Juan tomó la decisión de iniciar esta inversión en contra del parecer de su consejo asesor, cuyos miembros consideraron que el lugar se hallaba demasiado expuesto. Azambuja, sin embargo, había investigado la costa antes de escoger el sitio para la fortaleza, un promontorio en la boca de la bahía. Una playa al este proporcionaba un excelente punto de desembarco para buques de hasta trescientas toneladas, mientras que las labores de carenaje podían efectuarse en el río, al noroeste. La fortaleza supuso un considerable aumento de la seguridad de las armadas portuguesas, pues ya no sería necesario que los buques se mantuvieran en alta mar durante semanas mientras los mercaderes africanos regateaban lentamente; ahora, por lo menos en esta costa, las mercancías traídas de Portugal podían desembarcarse rápidamente y llevarse a la fortaleza, y proteger en almacenes el cargamento para el viaje de regreso —incluyendo a los esclavos—. La estancia de un buque mercante podía ser, pues, mucho más breve, cosa que reducía tanto el costo como el riesgo de enfermedades, pues Elmina, por estar junto al mar, tenía pocos mosquitos y, por tanto, poco paludismo (aunque entonces no se comprendía la relación entre unos y otro). El agua fresca se conservaba en un depósito construido con ladrillos, con tubos que la llevaban directamente a las barricas de los navíos. Las torres de los ángulos eran sólidas,

construidas según el modelo italiano capaz de resistir bombardeos de artillería pesada. Posteriormente se añadieron nuevos salientes en forma de bastiones al estilo italiano. Portugal pronto instaló allí un gobernador, un factor y una guarnición de cincuenta soldados.

Un jefe local, caramança, «Rey Ansa» lo llamaban los portugueses, aunque no está claro si era rey de Komenda o un noble, se había mostrado renuente, como podía esperarse, a permitir la construcción de la fortaleza, pero Azambuja logró que asintiera de mala gana, hecho que fue como un avance de los múltiples acuerdos entre africanos y europeos a lo largo de los siglos. Elmina se vanagloriaba de ser un asentamiento real y no permitía que se acercaran a él mercaderes privados.

Pronto se establecieron otros centros de comercio portugueses menos importantes cerca de Elmina, en Shama, Accra y, a ciento diez kilómetros al este, Axim, construido como fuerte en 1503;[8] a Shama se le dio un fuerte en 1560. Aunque la justificación de estas fortalezas era la búsqueda de oro y la derrota de las pretensiones españolas, pronto comenzaron a emplearse como depósitos de cautivos, muchos de los cuales permanecían allí durante largos períodos. Se siguió comprando algunos esclavos a los pueblos del delta del Níger para venderlos a mercaderes africanos locales; a otros se les empleaba en trabajos en la fortaleza, como herreros, carpinteros y en las cocinas.

Lagos, en el Algarve, fue abandonado como principal puerto portugués para el comercio con África, y se reguló la llegada a Lisboa de mercancías africanas, entre ellas las de esclavos. En 1473 se presentó un proyecto de ley por el cual todos los esclavos comprados en África debían llevarse primero a Portugal, en vez de venderlos inicialmente en otras partes. La propuesta de esta ley sugiere que los capitanes portugueses vendían en otras partes, tal vez en Sevilla, tal vez en Valencia. Después de 1481 todos los navíos que se hicieran a la mar rumbo a África debían registrarse en la Casa da Mina de Lisboa, un almacén de la planta baja del Palacio Real, en el muelle. En 1486 se fundó una dependencia de la Casa da Mina, la Casa dos Escravos, en la Plaça da Tanoaria, también a orillas del Tajo; João do Porto fue su primer director. Este funcionario real debía recibir «todos los moros o moras y cualesquiera otras cosas que, Dios mediante, pueden llegarnos de nuestro comercio con Guinea».[9]

Estas instituciones, en las que había influencia de sus precedentes genoveses, y que a su vez influyeron en España después de 1500, debían asegurarse de que los esclavos llegaran a los mercados, que los impuestos fuesen debidamente pagados y que se solicitaran las licencias para comerciar. Probablemente todavía se enviaban a Portugal unos mil esclavos al año, aunque, dado lo irregular de las importaciones, la cifra pudo haber sido mayor; parece ser que no sobrevivió ningún registro al destructor terremoto de 1755.

Lo más probable es que continuaran vendiéndose muchos esclavos en Castilla, incluso si antes se registraban en Lisboa; en 1489 un mercader portugués, Pedro Dias, se estableció en Barcelona, donde

vendió esclavos de Guinea; un comprador explicó que había comprado a Dias una mujer negra y a su hija «capturadas en una guerra justa».[10]

Las exploraciones continuaron. Los capitanes de Gomes quedaron muy decepcionados al ver que después del delta del Níger la costa africana seguía hacia el sur hasta donde alcanzaba la vista, de modo que no estaba todavía cerca la ruta a las Indias. En 1486, João Afonso Aveiro exploró más a fondo los cinco «ríos de los esclavos» de la costa de Benin, que a los anteriores viajeros les habían parecido, a la vez, llenos de amenazas y de promesas comerciales. Para entonces los exploradores ya sabían algo del reino de Benin, probablemente gracias a la compra de esclavos que estaban informados. Las exigencias del comercio de esclavos en Elmina dieron importancia a la información acerca del lugar de donde procedían los esclavos que compraban los capitanes lusos. Ozulua, el *Oba* o rey de Benin, también tenía alguna información sobre las pretensiones del remoto monarca portugués, que declaraba tener el monopolio del comercio del África occidental con Europa y que parecía tan infatigablemente interesado en conocer el paradero de un tal preste Juan, de su misma religión cristiana. Recientemente éste había tenido la desfachatez de llamarse «señor de Guinea», aunque este título nada significara para el gobernante del Benin.

Para Aveiro fue una revelación la «gran ciudad» de Benin, igual que lo fue para Cortés, treinta y cinco años después, la visión de Tenochtitlán. Le interesaron los «pimientos con cola» de Benin, que consideró, con acierto, que serían mejores que la malagueta para competir con los pimientos de la India. Le complació oír hablar de un rey más al este, el *oghene*, que se ocultaba detrás de cortinas de seda y que al parecer veneraba una cruz, y al que rendían pleitesía incluso los *obas* de Benin; sin duda se trataba, por fin, del preste Juan. El rey Ozulua, después de hablar con los exploradores, accedió a enviar a Lisboa a un hombre «de buena palabra y sabiduría», el jefe de Ughoton —el puerto de Benin—, para que conociera a los cristianos y su manera de vivir. Fue, en efecto, a Lisboa y regresó llevando a su rey un regalo (desgraciadamente no sabemos en qué consistía) «de ricas cosas que apreciaría mucho», después de acceder en nombre del *oba* a que se estableciera un centro de comercio en Benin. Aveiro regresó con él para organizar dicho centro.[11]

La corona portuguesa concedió a un banquero florentino residente desde hacía tiempo en Lisboa, Bartolommeo Marchionni, una licencia para comerciar en el río Benin, entre 1486 y 1495. Probablemente llevó esclavos desde el río de los Esclavos hasta sus plantaciones en Madeira, así como a Lisboa, y vendió algunos en Sevilla, donde realizaba también numerosas operaciones comerciales.

En esta época se produjo otra intervención política portuguesa en la costa africana, pero más al norte, en el río Senegal, donde había estallado una disputa, en 1486, por la sucesión de una de las monarquías wolof. El rey Bemoin pidió ayuda y el «príncipe perfecto» Juan

accedió a prestársela a condición de que Bemoin se convirtiera al cristianismo. Los portugueses enviaron a misioneros, pero Bemoin vacilaba. Desde Lisboa ordenaron que regresaran y Bemoin se alarmó, envió al rey Juan cien esclavos y le suplicó que sus amigos europeos mantuvieran su ayuda. Pero antes de que ésta llegara, Bemoin tuvo que abandonar el trono y refugiarse en Arguin, desde donde lo llevaron a Portugal. Allí lo bautizaron, con el nombre de João II, y le dieron un escudo. Regresó a Senegal acompañado por Pero Vaz da Cunha, un cortesano dado a la bebida, y con el apoyo para construir una fortaleza. Mas tan pronto como llegaron al territorio de los wolof, Da Cunha acusó a Bemoin de traición, le hizo ejecutar y regresó a Portugal sin perder tiempo. Todo este asunto no tuvo consecuencias inmediatas.

En 1486 los portugueses iniciaron la colonización de Santo Tomé, la «gran y magnífica» isla que siempre gozaba de las agradables brisas del Ecuador, situada en el golfo de Guinea, frente al río Gabón. La habían descubierto, quince años antes, Santarém y Escobar, pero ahora se la declaró formalmente capitanía. No había habitantes indígenas. Los primeros colonos fueron, al parecer, delincuentes portugueses deportados, pero Alvaro de Caminha, el tercer gobernador, llevó consigo a dos mil «jóvenes judíos», es decir niños separados de sus padres judíos expulsados de España y esclavizados por el rey de Portugal dado que sus padres no habían pagado bastante para asegurar su residencia en su territorio. Caminha recibió también licencia para importar mil ochenta esclavos a lo largo de cinco años que debían trabajar en las plantaciones que la corte esperaba que se establecieran; la mayoría procedieron de Benin o de alguno de los ríos de esclavos. También le acompañaban algunos habitantes de Madeira, especialistas en la caña.

Desde los primeros años, estas plantaciones dieron cañas de azúcar utilizando los numerosos arroyos para los molinos. Como ya había ocurrido en Creta y Chipre bajo dominio veneciano, y recientemente en Madeira y las Canarias, todos los molinos y plantaciones emplearon trabajo esclavo. Santo Tomé, pues, significó una etapa más en el desarrollo del azúcar entre el Mediterráneo y América, un precursor del Caribe. En 1500, para alentar más la colonización portuguesa, se les concedió a los colonos el monopolio del comercio de esclavos y otras mercancías con la costa africana frente a la isla; además, se concentraban esclavos en la isla para llevarlos a lo largo de la costa africana en un viaje de unos treinta días, hasta llegar a Elmina, donde los vendían; durante cierto tiempo, cada cincuenta días un buque con de cien a ciento veinte esclavos a bordo partía de Santo Tomé hacia Elmina.

Mucho antes de todo esto —en realidad justo después de la construcción del fuerte de Elmina, en 1482-1483— Diogo Cão, que fuera socio del infante Enrique, miembro de una vieja familia de la provincia norteña de Tras-os-Montes, y que había capturado la *Mondanina* en la guerra con España en 1480, se hizo a la vela para conti-

nuar los viajes de exploración. Partiendo de Santa Catarina —adonde había llegado siete años antes Rui de Sequeira—, echó ancla primero en la hermosa bahía de Loango, puerto comercial del poderoso reino del pueblo llamado Vili, y luego, más al sur, encontró el colosal río Congo, al que al principio llamó río Poderoso y luego río do Padrão, pues plantó en Mpinda, en el estuario, una columna de piedra o madera, un *padrão*, que había llevado con este propósito.[12]

Al cabo de algunos meses de exploraciones locales, con diversos viajes río arriba, y sin éxito en las negociaciones con los sonyo, Cão se hizo de nuevo a la mar rumbo al sur, hacia lo que ahora es Angola. Dejó una columna en el cabo Santa María, al sur de Benguela, y regresó a Portugal con esclavos de allí, junto con otros obsequios, por no hablar de algunos rehenes muissicongo, de los que se había apoderado como garantía para su expedición. Pero fracasó en su propósito de circunnavegar África, aunque a su regreso a Lisboa se supuso que había estado «cerca del golfo de Arabia».

En 1485, Cão volvió a Angola y navegó más al sur, dejando algunas columnas en un punto que llamó Montenegro, cerca del cabo de Santa María, y en cabo Cruz, en Damaraland. También devolvió los rehenes que se llevó en su anterior viaje. Remontó el brazo principal del Congo a lo largo de cerca de ciento sesenta kilómetros, pasando el remolino conocido como la Caldera del Infierno. Al cabo de un tiempo, inició una complicada relación con Nzinga, rey del Congo, un monarca más importante que cualquiera de los que él o sus paisanos habían encontrado hasta entonces en África. La capital de este rey era Mbanza Kongo, a setenta kilómetros al este de la Caldera del Infierno, y a unos cincuenta al sur de la misma. El Congo era un Estado bantú establecido en el siglo XIV. El rey habitaba en un palacio en el centro de un laberinto y le servían soldados que tocaban tambores y trompetas fabricadas con marfil; aunque comía con los dedos, comía bien, lo mismo que, separadamente, hacía su reina, siempre rodeada de esclavas que, cuando la reina viajaba, hacían castañetear los dedos, como si fueran castañuelas. Las subdivisiones provinciales del Congo eran muy apropiadas. Se usaba una moneda consistente en conchas de *nzimbu* procedentes de la isla de Luanda, aunque a veces se empleaban también telas hechas con rafia. La monarquía, establecida hacía relativamente poco (comparable, en esto, a los imperios de los mexicas y los incas, en América), se mantenía gracias a un complejo sistema de tributos. Se usaban el cobre y el hierro, y las mujeres obtenían sal hirviendo agua de mar. Los esclavos eran uno de los tipos de tributo aceptados, pero a la monarquía no le había tentado comerciar en gran escala con ellos, a diferencia de la de Guinea, que disponía de la ruta transahariana.

Cão hizo dos o acaso tres viajes, y regresó a Portugal con más esclavos, así como con un emisario de los congoleños llamado Caçuta, quien fue bautizado en Lisboa como João da Silva; pronto aprendió el portugués y regresó a su país con un embajador de Portugal, Gonçalo de Sousa, encargado de reconocer al monarca congoleño

como un aliado y hermano de armas. Trataron de convertir al pueblo enviando misioneros y de educar a algunos jóvenes en los principios del cristianismo, en el monasterio de São Eloi de Lisboa. Se enviaron al Congo artesanos, campesinos, albañiles y hasta amas de casa, para dar lecciones de carpintería, construcción y cuidados del hogar; en los años 1490, dos impresores de Nuremberg fueron a Santo Tomé, probablemente con el propósito de trabajar para los congoleños. Finalmente, el rey Nzinga fue bautizado como rey João I el 3 de mayo de 1491, junto con seis de sus jefes, que tomaron nombres de nobles portugueses.

Estas conversiones representaron un triunfo para los portugueses pero no tuvieron las consecuencias culturales esperadas. La cristiandad congoleña se caracterizó por la mezcla de santos e imágenes africanos y europeos, y no por la conquista de los primeros por los segundos. Otro tipo de resultado fue el desarrollo de una nueva fuente de esclavos para Portugal.

Cão murió después de sus viajes al Congo, de modo que al final no fue él sino Bartolomeu Dias quien, en 1487, emprendió el famoso viaje en busca de la India. Algunos de los consejeros reales pensaban que el viaje sería demasiado costoso y que Portugal debía consagrarse más bien a comerciar con esclavos y a buscar oro en los reinos de las costas atlánticas de África, en vez de aventurarse en el desconocido océano Índico, si de veras existía tal océano. Pero, aprovechando lo conseguido por sus predecesores, especialmente por Cão, Dias se dirigió directamente al Congo, rebasando el golfo de Guinea, y dejó una columna en el cabo da Volta (el moderno Lüderitz, en Namibia). Su flota, empujada por el viento, dio vuelta al cabo de Buena Esperanza y navegó luego rumbo al norte, frente a la costa de África oriental, hasta el cabo Padrone, donde dejó otra columna, antes de que su tripulación insistiera en regresar. Sólo en la ruta de vuelta se dieron cuenta de aquel promontorio «por tantos años desconocido»: el cono meridional de África.

Durante trescientos cincuenta años, las principales fuentes para el comercio de esclavos con las Américas, desde la bahía de Arguin hasta más allá del cabo de Buena Esperanza, fueron, pues, descubiertas por europeos cinco años antes de que el genovés Cristóbal Colón emprendiera su famoso viaje. Los portugueses ya sabían, en 1492, que los ríos Gambia y Senegal llevaban a ricos imperios muy al interior, y que el río Congo formaba una enorme vía de comunicación fluvial. Cinco años después del primer viaje de Colón encontraron también las fuentes de esclavos de África oriental, a menudo subestimadas; fue cuando Vasco da Gama, en ruta hacia la India, se detuvo en puertos que iban a ser muy importantes para la trata, como Quelimane, Kilwa, Malindi y la isla de Mozambique. Pudo observar que en esas «muy grandes y hermosas» ciudades se llevaba ya a cabo un floreciente comercio de esclavos negros. Mombasa, por ejemplo, empleaba a quinientos arqueros esclavos, igual que Atenas lo hizo en tiempos pasados, sólo que los de Mombasa eran negros.

De todos modos, el conocimiento portugués de África se limitaba a las costas. El interior les era todavía, y seguiría siéndolo durante muchas generaciones, cerrado por los manglares infestados de mosquitos y por las impenetrables selvas.

En cuanto a Portugal, se había establecido una rutina que se mantendría en los viajes a América: el derecho a transportar esclavos se concedió a una sucesión de mercaderes privilegiados, obligados a pagar una tasa anual establecida por la Corona, que así se encontraba interesada en la empresa.

Una de las razones, por lo menos en parte, del éxito de los portugueses en esos primeros tratos fue que estaban dispuestos a actuar como intermediarios, transportando en sus excelentes carabelas toda clase de mercancías a lo largo de las costas.

En cierto modo, podía verse a los portugueses como intrusos eficaces, aunque bruscos, en la red comercial ya establecida. León el Africano describiría más tarde en su geografía, escrita en Roma para el papa renacentista León X, cómo a los reyes africanos les agradaban particularmente los rosarios hechos con piedras de brillante color azul que los portugueses les llevaban desde el Congo.

Todos los esclavos negros vendidos en Portugal, España y África se tenían entonces como una mercancía más, y aunque apreciados, no como una mercancía excepcional. Para entonces, ya se habían establecido tratados con los reyes u otros jefes del litoral de África occidental, a los cuales los monarcas portugueses enviaban regularmente regalos. Los mercaderes portugueses obtenían considerables beneficios con la trata y aunque carecemos de detalles, en 1488 el rey Juan le dijo al papa Inocencio VIII, el genovés Giovanni Cibo, que los beneficios de la venta de esclavos ayudaban a financiar la guerra contra el islam en África del norte. Entretanto, a finales del siglo XV se encontraban en Portugal numerosos nobles o príncipes africanos, probablemente más que en cualquier otro momento posterior.

En España, las últimas guerras entre la monarquía musulmana de Granada y los Reyes Católicos dieron nuevo auge a la institución de la esclavitud. Así, en 1481, el ataque moro contra Zahara, en las estribaciones de la Sierra de Ronda, condujo a la captura de varios millares de cristianos, y en respuesta, el rey Fernando esclavizó a toda la población de la cercana ciudad rebelde de Benemaquez. Hizo lo mismo cuando conquistó Málaga en 1487; se envió una tercera parte de los cautivos a África para cambiarlos por prisioneros cristianos, otro tercio (más de cuatro mil) fue vendido por la corona española para ayudar a sufragar el costo de la guerra, y el tercio restante se distribuyó por la cristiandad como regalos: un centenar al papa Inocencio VIII, cincuenta muchachas a Isabella, reina de Nápoles, y treinta a Leonora, reina de Portugal. Hay actas de un consistorio reunido en las afueras de Roma en febrero de 1488, en el cual el papa Inocencio distribuyó su parte de cautivos entre los sacerdotes allí reunidos. La caída de Málaga significó también que los mercaderes genoveses establecidos en la ciudad, como los Centurioni y los Spinola, habitua-

dos a vender a mercaderes musulmanes mercancías europeas (telas de lana inglesas y papel de Génova), tuvieron que adaptarse y la mayoría marchó a Sevilla.

Ya terminada la guerra de Granada, en 1492, la reina Isabel tenía varias esclavas musulmanas a su servicio, y un viajero señaló que el marqués de Cádiz, uno de los héroes de la reciente guerra, albergaba a otras en sus propiedades. Así, acaso puede tenerse por cierto que la división interna en el reino moro de Granada, que condujo al triunfo cristiano, tuviera por causa el afecto del penúltimo monarca granadino, Abdul Hassan, por una hermosa esclava griega, Zoraya.

También prosperaba el comercio con esclavos de las islas Canarias. Aunque en los años setenta, la reina Isabel había declarado que los isleños estaban bajo su protección y no podían esclavizarse, en 1488 se redujo a esclavitud a los habitantes de la isla de la Gomera, después de lo que se consideró como una rebelión, y lo mismo ocurrió en Gran Canaria en 1493, cuando Alfonso de Lugo conquistó la isla y capturó al menos a mil doscientos de sus habitantes para convertirlos en esclavos. Probablemente hizo lo mismo con algunos más en Tenerife. Las rebeliones no eran cosa grave, y su castigo estaba fuera de proporción con la protesta. Parece que los mercaderes genoveses residentes en Sevilla o Sanlúcar de Barrameda se encargaron de vender estos isleños de las Canarias.

Mas eran los florentinos quienes entonces dominaban el comercio sevillano en negros, musulmanes y canarios, por ejemplo Bartolommeo Marchionni, y los hermanos Berardi, amigos de Colón, aunque había también algunos ingleses, como Robert Thorne y Thomas Mallart. En 1496, después de la conquista y colonización de la menor de las islas Canarias, La Palma, los Berardi firmaron un contrato con Lugo, por el cual se dividían a medias, entre ellos y el conquistador, el ganado, las mercancías y los esclavos.

A finales del siglo XV, la personalidad dominante en este tráfico de esclavos era sin duda Bartolommeo Marchionni, de Florencia. Pertenecía a una familia que había comerciado mucho en Kaffá, en Crimea —gran fuente de esclavos tártaros, a comienzos del siglo XV—, y tenía el tráfico de esclavos metido en la sangre. Había ido a Portugal en 1470, como *garzone*, meritorio de la familia Cambini, banqueros de su ciudad natal, que tenían muchas relaciones con Lisboa, así como con el banco de los Médicis; uno de los padres de la firma, Niccolò Francesco Cambini, por ejemplo, había sido a comienzos de siglo representante de los Médicis en Nápoles. En Lisboa, los Cambini trataban con cueros irlandeses, azúcar de Madeira, seda española y cereales de Sintra y Olivenza, entonces parte de Portugal, y sin duda proporcionaban algunas de sus mercancías a los capitanes que ponían rumbo a África para comerciar con esclavos. Marchionni pronto hizo buenas migas con los otros florentinos de la gran ciudad del Tajo, como Girolamo Sernighi y Giovanni Guidetti, y realizó buenos negocios en los años 1470, cuando España y Portugal estaban en guerra. Tal vez quien le incitó a entrar en el comercio de esclavos fue-

se Antoniotto Uso di Mare, un genovés que veinte años antes había servido a Enrique el Navegante, comprando africanos en el río Gambia, y que murió en 1462 mientras era agente de la familia Marchionni en Kaffá. En todo caso, Bartolommeo Marchionni ayudó a financiar las expediciones africanas del «príncipe perfecto» Juan. Igual hizo su colega florentino Tommaso Portinari, con gran disgusto del señor de este último, Lorenzo de Médicis, el Magnífico, pues Portinari le dejó muchas deudas. Marchionni estableció entonces plantaciones de caña en Madeira; en 1480, el rey de Portugal les permitió, a él y a Girolamo Sernighi, presentarse como ciudadanos de Portugal, concesión excepcional en aquella época. El mismo año, el rey vendió a Marchionni por cuarenta mil cruzados el derecho de comerciar con esclavos y especias de Guinea. Así comenzó la carrera en la trata de uno de los mercaderes más proteicos de su época, cuya variedad de actividades no fue igualada en los cuatro siglos que duró la trata. La licencia de Marchionni, que incluía el derecho de comerciar con colmillos de elefante, se renovó en 1486, cubriendo esta vez el río de los Esclavos, en el golfo de Benin, y en 1495 se renovó otra vez, a cambio de nuevas y considerables sumas. El contrato, en vigor de 1493 a 1495, fijó los pagos en seis millones trescientos mil réis por año, lo que significaba un aumento del mil por ciento respecto a lo que había pagado previamente.

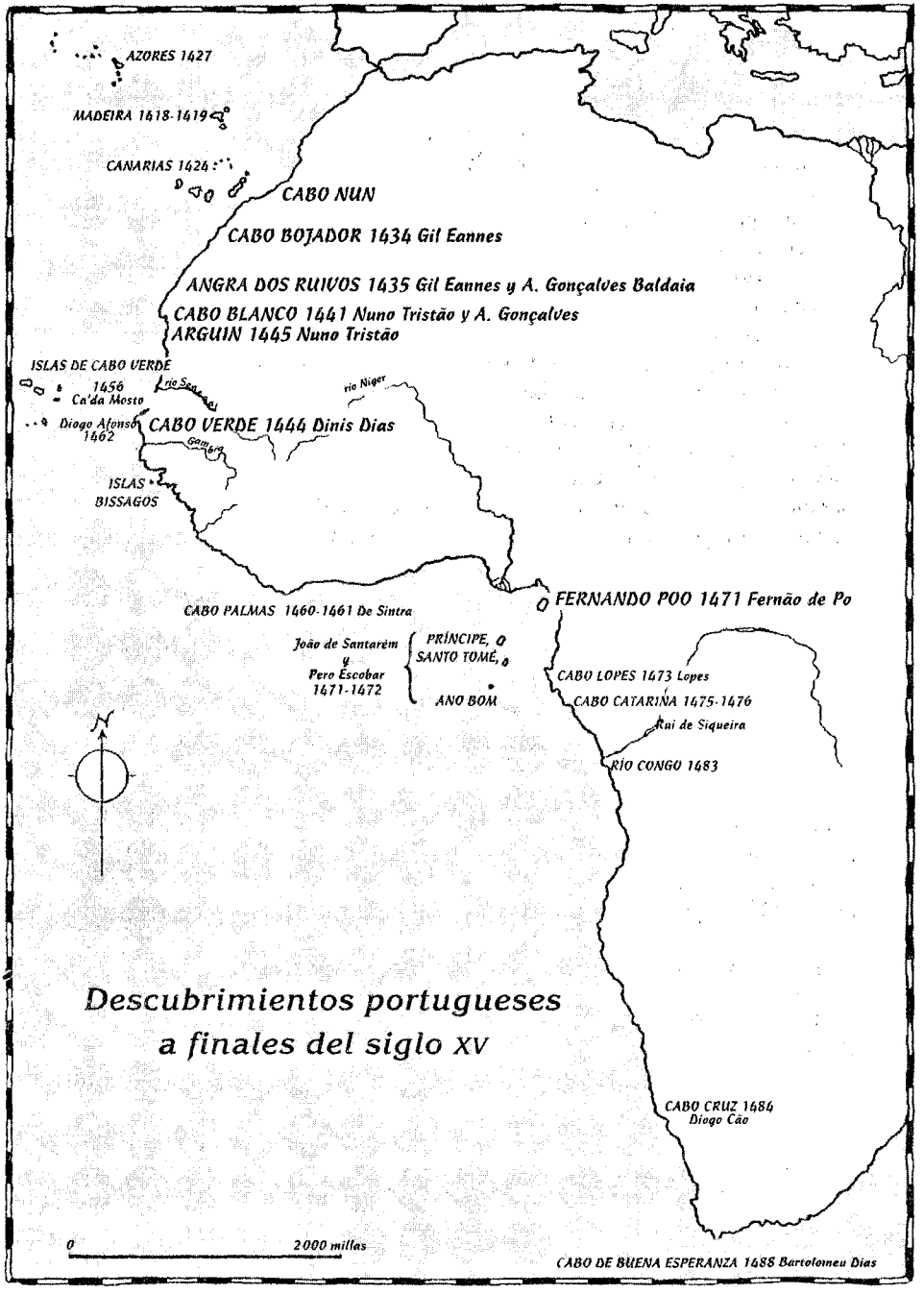
Ya en 1480 Marchionni tenía dos agentes en Sevilla, João y Juanotto Berardi, con licencia concedida por los Reyes Católicos. Estos florentinos eran amigos de Colón y fueron luego agentes en Sevilla de Lorenzo di Pierfrancesco de Médicis, de Cafaggiolo, cabeza de la rama más joven (y después la dominante) de los Médicis. Marchionni tenía también un representante en Florencia, Guidetti, que se ocupaba especialmente de la venta allí de *teste nere* (cabezas negras). A finales del siglo XVI el promedio de la importación de esclavos negros a Valencia era de doscientos cincuenta al año. Como cabe suponer, Marchionni tenía también agentes en esta próspera ciudad, los hermanos Cesare y Costantino de Barchi. El segundo vendió más de dos mil esclavos africanos, entre 1489 y 1497, al parecer todos ellos wolof, que llegaban vía Santiago, en Cabo Verde, donde los Barchi tenían una licencia. Algunos llegaban a Valencia directamente en buques portugueses que, ilegalmente, eludían todo contacto con Lisboa.

A veces había actos de piratería contra esos buques de esclavos, y los Reyes Católicos tuvieron que actuar en una ocasión contra merodeadores vascos («vizcaínos o guipuzcoanos») que se apoderaron de un navío perteneciente a «nuestro querido» Marchionni, con ciento veintisiete esclavos a bordo. La expresión sugiere que la relación de Marchionni con los Reyes Católicos era, por lo menos, tan buena como la que tenía con el monarca portugués. Después de 1497 el tráfico de esclavos decayó en Valencia, donde Cesare Barchi vendía menos de diez al año. De todos modos, tuvo sucesores en la ciudad, que trabajaban asimismo para Marchionni, como el portugués João de

Brandis y el español Antonio Jacobo de Ancona, que contaba entre su cargamento esclavos de Benin. Hubo también importantes ventas de africanos en Valladolid, Toledo y Medina del Campo, así como en Barcelona y Sevilla.

El viajero alemán Tomas Münzer pasó brevemente por Lisboa en 1490 y contó que «todos los esclavos vendidos en Portugal pasaban por las manos de Marchionni y se vendían luego en todas las costas meridionales de España e Italia».[12] Exageraba, pues entre 1493 y 1495 se registraron tres mil seiscientos esclavos en la Casa dos Escravos de Lisboa, pero el número que puede atribuirse de modo definitivo a Marchionni era de mil seiscientos cuarenta y ocho. De todos modos, era el mercader más importante de la trata, al que se consideraba «el banquero más rico de Lisboa», íntimo del rey y por esto en posición de conocer «todos sus secretos». Sin duda alguna, sus posesiones en Madeira empleaban a esclavos de las Canarias lo mismo que de África. Marchionni se interesaba por todo. Proporcionó una carta de crédito al rey João que permitió a los intrépidos Afonso de Paiva y Pedro da Covilhã ir a Etiopía en 1487; era dueño del *Santiago*, uno de los navíos que Vasco da Gama llevó a la India en 1498, y en 1500 proporcionó otro buque, el *Anunciada*, que navegó con Cabral en el segundo viaje portugués a la India, descubriendo de camino el Brasil. Por cierto que este buque se utilizó más tarde en la trata valenciana. Marchionni invirtió considerables sumas, más tarde, en otros viajes a la India, y en 1501 la flota de João da Nova no sólo incluía buques propiedad en parte de Marchionni, sino que llevaba a su primer representante en el este, Leonardo Nardi. Al parecer fue también Marchionni quien sugirió al rey Manuel de Portugal que su compatriota florentino, conocido ya como gran cartógrafo y explorador, Américo Vespucio, que había vivido en Sevilla como uno más de los corresponsales de Lorenzo di Pierfrancesco de Médicis y había estado ya una vez en el Nuevo Mundo, fuera de nuevo allí, en 1501, pero ahora por cuenta de Portugal. Lo hizo y Marchionni probablemente financió esta gran expedición que descubrió gran parte del Brasil y durante la cual Vespucio se convenció —y con él muy pronto se convencería todo el mundo— de que los europeos habían encontrado un nuevo continente y no un cabo de la India o de China.

La carrera de este personaje extraordinario nos recuerda que Max Weber y R. H. Tawney se equivocaban al pensar que los capitalistas internacionales eran un producto de la Europa protestante, la del norte. Pero su personalidad es escurridiza. No nos ha llegado ningún retrato suyo ni tampoco conocemos anécdotas que iluminen su carácter. Sin embargo, no resulta sorprendente que en el siglo siguiente este mismo florentino, Marchionni, proporcionara las primeras remesas en masa de esclavos que, con el permiso del rey de España, se enviaron al Nuevo Mundo, recién descubierto por un genovés.[13]


AZORES 1427
MADEIRA 1418-1419
CANARIAS 1424
CABO NUN
CABO BOJADOR 1434 Gil Eannes
ANGRA DOS RUIVOS 1435 Gil Eannes y A. Gonçalves Baldaia
CABO BLANCO 1441 Nuno Tristão y A. Gonçalves
ARGUIN 1445 Nuno Tristão
ISLAS DE CABO VERDE
1456
Ca'da Mosto
Diogo Afonso
1462
rio Sen
rio Niger
CABO VERDE 1444 Dinis Dias
Gambia
ISLAS BISSAGOS
FERNANDO POO 1471 Fernão de Po
CABO PALMAS 1460-1461 De Sintra
João de Santarém
y
Pero Escobar
1471-1472
PRÍNCIPE,
SANTO TOMÉ,
ANO BOM
CABO LOPES 1473 Lopes
CABO CATARINA 1475-1476
Rui de Siqueira
RIO CONGO 1483
N
Descubrimientos portugueses
a finales del siglo XV
CABO CRUZ 1484
Diogo Cão
0
2000 millas
CABO DE BUENA ESPERANZA 1488 Bartolomeu Dias

6. LOS MEJORES Y MÁS FUERTES ESCLAVOS DISPONIBLES

El rey Fernando el Católico ordenó enviar doscientos africanos al Nuevo Mundo.

1519

Cristóbal Colón, el gran soñador, vivió una temporada en Madeira, la isla portuguesa con sus plantaciones y su numerosa población de esclavos. Se casó con la hija de Bartolomé Perestrello, un anciano conciudadano genovés, antaño protegido del infante Enrique y a la sazón gobernador de Porto Santo, la segunda isla en tamaño del archipiélago portugués. Colón había trabajado también de comprador de azúcar para los Centuriones, familia banquera genovesa, y había visitado Elmina, el puerto portugués en la costa de Guinea, probablemente hacia 1482, poco después de su fundación y diez años antes de su primera travesía del «verde mar de las tinieblas». Sin duda en las islas Canarias vio esclavos trabajando en las plantaciones de caña que tan bien conocía, así como en Sevilla y en Lisboa.

Colón era, pues, producto de la nueva sociedad atlántica tan dependiente del trabajo de los esclavos, e hizo patente su conocimiento de la trata de africanos en una carta dirigida a los Reyes Católicos en 1496, en la que señaló que, cuando se hallaba en el archipiélago de Cabo Verde, los esclavos se vendían a ocho mil maravedís por cabeza. De modo que no sería de sorprender que, en su primero o segundo viaje al Caribe, transportara algunos esclavos negros. Sin embargo, nada indica que lo hiciera, si bien se dice que Alonso Pietro, el piloto de su carabela preferida, la *Niña*, en la que regresó de su primer viaje, era mulato y también se ha dicho que un africano libre le acompañó en su segunda travesía, en 1493. En su tercer viaje al Caribe, Colón navegó vía Cabo Verde y cabe la posibilidad de que recogiera uno o dos esclavos en esta factoría. Se supone que algunos esclavos negros llegaron al Nuevo Mundo antes del fin del siglo XV, aunque tampoco existe ningún documento que lo pruebe.

Entretanto, en 1493, el papa Alejandro VI, sobrino del primer papa Borgia, Calixto III, dibujó una línea en el mapa del mundo con la que indicaba el límite de la zona de influencia de España y la de Portugal. Así, lo que un Borgia empezó, otro lo completó. La división del mundo establecida en el subsiguiente Tratado de Tordesillas tendría una influencia duradera en el mundo, si bien la línea trazada a doscientas setenta leguas de Cabo Verde fue causa de disputas hasta 1777.

Resuelto a fundamentar sus descubrimientos y, puesto que en el Caribe había poco oro, Colón envió desde Santo Domingo a su ami-

go florentino Juanotto Berardi, socio de Marchionni en Sevilla, el primer cargamento de esclavos que, según se sabe, haya cruzado el Atlántico en dirección oeste-este: indios taínos. Estos hombres y mujeres no eran nativos de La Española sino cautivos de otras islas que, por el simple hecho de que se le resistieron, Colón tomó por caníbales, si bien comían la carne de sus cautivos meramente para, según creían, apoderarse de su valor. De este envío, transportado a España por Antonio de Torres, no se supo más, aunque Torres regresó al Caribe y, al año siguiente, volvió a España con un cargamento, más numeroso, de cuatrocientos esclavos. (Torres, por cierto, era hermano de Pedro Torres, copero del príncipe Juan e hijo de Juan Velázquez, copero del rey, uno de los numerosos y prominentes miembros de la familia Velázquez, activa en la corte de España. Otro miembro prominente era Diego Velázquez, primer gobernador de Cuba.) La mitad murió cuando los barcos entraron en aguas españolas; según Michele Cuneo, un genovés que viajaba con ellos, su muerte se debió al frío al que no estaban acostumbrados. Américo Vespucio, que todavía trabajaba para Berardi, recibió el resto. El rey ordenó que los vendieran en Sevilla el 12 de abril de 1495, pero al día siguiente fue anulada la venta, debido a las dudas acerca de la legalidad de la transacción. En opinión de Cuneo, no eran gentes hechas para el trabajo duro, sufrían a causa del frío y su vida no era muy larga.[1]

En 1496, el propio Colón regresó a España con treinta indios a los que esperaba vender como esclavos, cosa que hizo por mil quinientos maravedís cada uno, si bien la reina ordenó a Juan Rodríguez de Fonseca —joven diácono de buena cuna sevillana y ya su principal consejero en asuntos relacionados con las Indias— que retrasara la venta mientras no se aclararan sus implicaciones jurídicas. No obstante, a unos cuantos esclavos de estos cargamentos los pusieron a remar en los galeones reales. A finales de los años noventa del siglo, Colón pensaba enviar cuatro mil esclavos al año a España, lo que le supondría un ingreso de veinte millones de maravedís, según sus cálculos, a cambio de un gasto de apenas tres millones. El que Colón creyera que La Española continuaría proporcionando tantos esclavos a ritmo constante sugiere que la población indígena no había empezado a diezmarse de modo vertiginoso.

La trata de indios nunca alcanzó la dimensión prometida por Colón; sin embargo, en 1499, trescientos desilusionados inmigrantes españoles regresaron de La Española, cada uno con un esclavo como regalo de despedida de Colón. Esto irritó a la reina, quien, según se supone, preguntó, iracunda: «¿qué poder he otorgado al almirante para regalar vasallos míos?».[2] En 1500, los supervivientes fueron liberados y enviados de vuelta a casa, por órdenes de la reina.

Tres años después, sin dejar de repetir que no debían herir o capturar a ningún indio de sus dominios, decretó que podía lucharse contra ciertos indios «caníbales» y, de capturarlos, esclavizarlos como castigo por crímenes cometidos contra sus súbditos.[3] No sería ni la primera ni la última vez que dos asesores distintos ejercen influencia

sobre un gobernante; obviamente, a la reina le habían hablado de la maldad de los antropófagos, de quienes se decía que no sólo se comían a sus súbditos sino que se resistían a las enseñanzas cristianas. La designación de «caníbales» sin duda incluía a los esclavos que Alonso de Hojeda y Américo Vespucio trajeron de las Bahamas en 1499 tras sus viajes de descubrimiento en la costa septentrional de Sudamérica. (Según Vespucio, «convinimos en capturar a los habitantes, llenar los barcos con ellos y regresar a España. Fuimos a ciertas islas, tomamos a doscientas treinta y dos personas a la fuerza y emprendimos viaje de vuelta a Castilla».[4] Doscientas sobrevivieron a la travesía y fueron vendidas en Cádiz.) Cristóbal Guerra también capturó y mató a ciertos indios e indias en la isla de Bonaire y vendió muchos en Sevilla, Cádiz, Jerez y Córdoba, entre otros lugares.[5] Vespucio regresó con esclavos de su viaje por la costa de Brasil, y Cristóbal Guerra los vendió en Cádiz, Jerez y Córdoba. Un negro, Diego, fue grumete en el cuarto viaje de Colón pero no es evidente que fuese esclavo.

Entre quienes recordarían a estos «indios» en Sevilla estaba el futuro apóstol de las Indias, Bartolomé de Las Casas, cuyo padre había ido a La Española en el segundo viaje de Colón y regresó a España en esta época.

Paulatinamente, empezaron a verse esclavos negros en los nuevos dominios imperiales españoles. Sin embargo, esto sucedió sin fanfarria y por arranques. Así pues, un decreto de 1501 prohibía importar a las Indias esclavos nacidos en España, así como judíos, moros y judíos conversos. El propósito de ésta, la primera de numerosas prohibiciones castellanas en lo referente a las Indias que no se cumplieron, era evitar que gentes que ya conocían el idioma del imperio contaminaran a los nativos. No obstante, algunos mercaderes y capitanes obtuvieron permiso para llevar a las Indias esclavos ocasionales de entre la gran cantidad disponible en Sevilla y otras zonas de España. El primero de estos tratantes parece haber sido Juan de Córdoba, un converso rico, platero, amigo de Colón y luego de Cortés; en 1502 envió a La Española a un esclavo negro en compañía de otros agentes con el fin de vender mercancías en su nombre, ropa, sin duda. Con Luis Fernández de Alfaro, ex capitán de buques mercantes, Córdoba fundaría la Compañía de Yucatán, que comerciaba con los recién descubiertos dominios españoles, o sea, la Nueva España, es decir, México. Ambos eran amigos y aliados del conquistador Hernán Cortés. Entre otros mercaderes que, en 1502, obtuvieron licencia para la trata estaban Juan Sánchez y Alonso Bravo, también de Sevilla, ambos cristianos viejos, al parecer.

Ese mismo año enviaron al Caribe al gobernador-general, Nicolás de Ovando, eficaz y previsor, aunque también implacable e insensible. Se le ordenó obligar a los nativos de las islas a trabajar. «A causa de la mucha libertad que los dichos indios tienen» decían las curiosas instrucciones reales, «huyen o se apartan de la conversación y comunicación de los cristianos, por manera que no quieren trabajar y andan vagabundos mandé que compeléis y apremiéis a los dichos in-

dios que trabajen, pagándoles el jornal que por vos fuere tasado; lo cual hagan y cumplan como personas libres, como lo son, y no como siervos, y haced que sean bien tratados los indios».[6] También le permitieron llevar consigo esclavos negros nacidos en poder de cristianos, o sea, en España y Portugal; y hemos de suponer que algunos llegaron, puesto que unos meses después, ya en Santo Domingo, el nuevo gobernador cambió de opinión respecto a ellos. Pidió que se suspendiera su importación, pues no sólo aprovechaban todas las oportunidades de huir sino que alentaban a los indios a rebelarse, y cuando, en 1504, la Corona española permitió diez años de comercio libre con La Española, exceptuó tanto la trata como el oro, la plata, las armas y los caballos, es de suponer que porque se precisaban en Europa.

El problema de si dar o no cabida a los esclavos africanos en las Indias persiguió a Ovando mientras tuvo en sus manos el gobierno general, hecho que acarreó más cambios de política. En 1504, por ejemplo, a Alonso de Hojeda se le permitió transportar al Caribe cinco esclavos blancos (musulmanes). En 1505 se permitió el envío de diecisiete esclavos negros a La Española, con la promesa de más; sin embargo, al año siguiente a Ovando se le ordenó expulsar a los esclavos bereberes y paganos.[7] En 1509, el doctor Diego Álvarez Chanca, un erudito médico real de Sevilla que había acompañado a Colón en su segundo viaje, siguió el ejemplo de Juan de Córdoba: también encomendó a un esclavo negro, Juan de Zafra, vender en el Nuevo Mundo mercancías en su nombre. Mientras tanto, en 1508, Ponce de León llevaba algunos africanos en su conquista de Puerto Rico; y dos años más tarde, Gerónimo de Bruselas —suponemos que era flamenco—, que fundía metales preciosos en esta isla, recibió permiso de importar dos esclavos negros para ayudarle en su trabajo.

Por cierto, parece que ya habían llevado al Caribe caña de azúcar, aunque en cantidades modestas; quizá lo hiciese Colón en su segundo viaje, en 1493. El caso es que ya en 1505 un colono llamado Aguilón la cultivaba en Concepción de la Vega, Santo Domingo; según Las Casas, la molía con ciertos instrumentos de madera con los que se obtenía el jugo.[8] Sin duda, fueron llevados desde Madeira o de las islas Canarias.

Poco después de que Ovando dejara la gobernaduría, en 1509 se produjo un cambio decisivo en la estrategia referente a los esclavos en el Nuevo Mundo. Diego Colón, hijo de Colón, amable e inteligente pero débil y poco previsor, le sucedió en el mando del «imperio», empresa que, si bien tenía pretensiones en la costa norte de Sudamérica, todavía consistía únicamente en La Española y Puerto Rico. Para entonces, la población indígena había caído en picado, menos por las enfermedades traídas por los europeos (la primera epidemia, de viruela, asoló las islas en 1518) que por la pérdida de fe en el futuro y por el trabajo extenuante a que se los sometía en las minas y en los campos. Fuera cual fuese la población indígena de La Española en 1492, en 1510 sólo quedaban unas veinticinco mil personas en condiciones de trabajar. Estos indios ya habían demostrado que no

eran tan buenos trabajadores, ni mucho menos, como los negros africanos, muchos de los cuales ya se habían acostumbrado a los animales domésticos y, además, resistían mejor las enfermedades. Asimismo, los africanos trabajaban mejor con los caballos que los indios, pues al menos los mandingos, los fula y los wolof, contaban con una tradición ecuestre. Según un informe dirigido al rey en 1511, el trabajo de un esclavo negro equivalía al de cuatro indios. Las minas de oro, sobre todo las de Sierra Cibao y San Cristóbal, ambas en el centro de la isla, preocupaban a la Corona española. A finales de 1509, Diego Colón escribió al rey Fernando acerca de la escasez de mano de obra; le explicó que a los indios les costaba mucho romper las rocas donde se encontraba el oro.[9] El hecho irritó al rey, pues hacía poco, en mayo, le había dado carta blanca para importar todos los nativos que quisiera de las islas circundantes; podía secuestrarlos, por ejemplo, en las Bahamas, como se había hecho en otras ocasiones, colocarlos donde hicieran falta y repartir los demás, en La Española, según la costumbre que se había seguido hasta entonces.[10] Una sociedad comercial en Concepción equipó los barcos para que pudiesen llevar a cabo los secuestros. Sin embargo, los esclavos indios no constituían la solución del problema de la mano de obra en Santo Domingo, aun cuando su precio aumentó de cincuenta a ciento cincuenta pesos oro. Numerosos lucayanos, que así se llamaba a la sazón a los indígenas de las Bahamas, murieron en el viaje hacia La Española. Los secuestros efectuados en Cuba, isla que todavía no se había conquistado, no tuvieron mayor éxito. El único lugar de los territorios recién descubiertos donde los españoles no robaron esclavos fue la isla Margarita, pues querían que los nativos continuaran buceando en busca de perlas.

No era de sorprender, pues, que el rey Fernando autorizara en Valladolid, el 22 de enero de 1510, el transporte de cincuenta esclavos negros, los mejores y los más fuertes disponibles, para que trabajaran en las minas de La Española.[11] Tres semanas después, el 14 de febrero, en Madrid, el rey pidió a la Casa de Contratación —la nueva burocracia establecida en Sevilla para administrar las actividades marítimas españolas— que enviara otros doscientos esclavos, a la mayor brevedad posible, para que fueran vendidos en Santo Domingo, poco a poco, a quien deseara adquirirlos. Como los documentos firmados por el rey no especifican que debían ser africanos, en teoría los esclavos podían ser moros o guanches, no cabe duda de que se refería a africanos, pero africanos que ya vivían en Europa. A partir de entonces, se reglamentaría la venta de todos estos cautivos, así como un impuesto sobre la licencia (dos ducados por cabeza para la Corona). Como siempre, la reglamentación acarreó el contrabando. No obstante, la obligación de comprar esta licencia supondría una importante fuente de ingresos para la Corona.

Esto representó el comienzo del tráfico de esclavos a las Américas, que tuvo como aliciente el oro en La Española.

El rey Fernando no era hombre que vacilara acerca de la suerte de

los esclavos o de la trata. Pese a los títulos de «Atleta de Cristo» y «Rey Católico» que le otorgó el papa Alejandro VI, era un político práctico, no un idealista. Como tal, Maquiavelo, contemporáneo suyo —según el cual, el rey había nacido para la fama y la gloria, para ser el primer rey de la cristiandad—, lo admiraba tanto como lo admirarían los carlistas españoles del siglo XX, uno de cuyos polemistas, Víctor Pradera, terminaría su descripción de lo que esperaba de un «nuevo Estado» con el vacío deseo de que semejase la España de los Reyes Católicos.[12] Fernando ya había deportado de su reino a elevado porcentaje de las poblaciones judías y moras y esclavizado gran parte de esta última; había dado el visto bueno a expediciones con el fin de esclavizar a los indios caribes, los «caníbales» del Caribe; a su desdichada hija Juana, demasiado sensible para ser una princesa conforme a la época, la trataba con gran dureza. Habría recordado la participación de los castellanos en la trata de Guinea durante la guerra contra Portugal en los años cuarenta del siglo XV y probablemente había utilizado algunos de los esclavos capturados en ella.

En realidad, en 1510, a Fernando le preocupaba menos el Nuevo Mundo que la conquista de Trípoli, en la que se había embarcado con el fin de evitar la amenaza de los piratas del Mediterráneo occidental. En su primera carta a Diego Colón, relativa a los esclavos, mencionó este compromiso. También le preocupaba que su segunda esposa, Germaine de Foix, nada popular por muy atractiva que fuese, no le hubiese dado un heredero varón. Fernando no habría dedicado mucho tiempo a pensar en la suerte de unos cuantos centenares de esclavos negros transportados, como sin duda creía que era el caso, de una parte de sus dominios a otra. Rodeado como estaba de esclavos, no habría visto motivo para no enviar a estos cautivos a las Américas. El año anterior se habían vendido en Valencia trescientos ochenta y dos esclavos musulmanes, la mayoría tras la conquista de Orán por el cardenal Cisneros; de hecho, la captura de esta ciudad supuso cierto número de esclavos judíos para los amos españoles. Además, también era posible encontrar en la España de la época esclavos «indios» y hasta algunos de Brasil, así como guanches.

Quien más influencia ejercía sobre el rey era el enigmático obispo y burócrata, virtual ministro de las Indias, Juan Rodríguez de Fonseca. A la sazón mitrado de Palencia, Fonseca tenía poderes para actuar de modo casi independiente en lo referente al nuevo imperio; protegido de la reina Isabel, pero enemigo de Colón y de Cortés, puso cuantos obstáculos pudo a las empresas innovadoras del Nuevo Mundo, sin por ello dejar de intentar sacar de esta parte del imperio cuanto dinero podía para la Corona. Culto e inteligente, pues había sido alumno en Salamanca del gran humanista Nebrija, alentó a numerosos artistas flamencos a instalarse en España. Maestro del detalle, con una asombrosa memoria, habría recordado que en 1496 la reina Isabel le había pedido que hiciera arreglos para que algunos de los indios taínos que Colón trajera de su segundo viaje remaran en los galeones reales; también habría recordado que muy pocos so-

brevivieron; por experiencia personal en Sevilla —donde había sido arcediano antes de su vertiginosa ascensión—, sabría que los esclavos negros eran diferentes.

Resultaría necio considerar villano a este fiel funcionario, culparle por todo lo que no funcionó en las Indias españolas en los años siguientes al primer viaje de Colón. No obstante, mientras estuvo en el poder, fue muy flexible su interpretación de las instrucciones de la difunta reina, en el sentido de que sólo debía esclavizarse a los indios caníbales: la trata se aprobaba con sólo declarar que los caribes poblaban tal o cual isla.

Otras personas estuvieron implicadas en estas decisiones; por ejemplo, un secretario aragonés de Fernando, Lope Conchillos (su firma figura, junto a la del rey, en los dos documentos que aprobaban el envío de esclavos), un converso que trabajaba muy de cerca con Fonseca y que probablemente comprendió que la trata podría incrementar los ingresos reales y, tal vez, también los suyos. Después de todo, el rey de Portugal había ingresado dos millones de réis en 1506, gracias a los impuestos y los aranceles a que estaba sujeta la trata, y esto sin duda se sabía en la corte española.

Tanto Fonseca como Conchillos y también el rey de España tenían un interés directo en el envío de estos esclavos, puesto que, dos años más tarde, en un nuevo reparto llevado a cabo en La Española se harían asignar personalmente grupos de indios; esto significaba, de hecho —que no de derecho—, la concesión de tierras y minas, pues las propiedades en cuestión se hallaban principalmente en distritos donde se había hallado oro.

El funcionario principal de la Casa de Contratación, el piloto jefe, era ahora el imaginativo florentino Américo Vespucio, que tanto había viajado; debió aconsejarles en estos asuntos, pues conocía de primera mano los defectos de los indígenas del Caribe y justo un año antes había dado al arzobispo Ximénez de Cisneros consejos acerca de los gravámenes impuestos sobre el comercio con el Nuevo Mundo, acerca de si un único individuo debía administrar el envío de mercancías enviadas a las Indias o de si debía gravarse el comercio, caso de ser ilimitado. Todo esto acabaría afectando a los esclavos tanto como a los tejidos.

Un hombre al que habría agradado la decisión del rey y que tenía que ver con la ejecución de su política era el representante en Sevilla de Bartolommeo Marchionni, Piero Rondinelli, otro florentino, que sucedió a Juanotto Berardi como mercader más influyente de Sevilla. Para entonces poseía intereses en el comercio de azúcar de las Canarias, de seda, de terciopelo y de telas inglesas; además suministraba carne seca, ropa y esclavos a las Indias. Probablemente obtenía la mayoría de los esclavos en Lisboa, gracias a la licencia otorgada por Fernando a Marchionni: según un documento en el Archivo de Indias, para llevar a cabo el plan del rey se compraron en Lisboa cien esclavos negros y los enviaron a Diego Colón en Santo Domingo, donde éste debía organizar su venta. Cien más viajaron directamen-

te desde Sevilla en el *Trinidad*, uno de los barcos que formó parte de la expedición encabezada por Diego Nicuesa, conquistador que se perdió en el mar, cerca de las costas de Panamá, pero no antes de haber entregado los esclavos.

A raíz de esta decisión de Fernando, cada año enviaron a las Américas a unos cuantos esclavos africanos —quizá unos cincuenta por año y en general de uno en uno o de dos en dos—. Por ejemplo, recibieron permiso para adquirir esclavos negros un tal Gaspar de Villadiego (diez), un colono llamado Alonso de Rueda (tres) y Juan Ponce de León (seis). Obviamente, aún quedaban dudas acerca de si la innovación resultaba deseable; así, en julio de 1510, el rey pidió a Luis de Lizarazo, conquistador que ya poseía una propiedad con cincuenta indios, que le explicara qué sentido tenía llevar más esclavos al Nuevo Mundo;[13] sin duda los primeros cuatrocientos otorgados ese año bastaban; el rey se preguntaba por qué los negros que había hecho enviar habían muerto tan pronto, por lo que añadió la orden de cuidarlos bien.[14] En 1512, también enviaron otro par de esclavos blancos (musulmanes) a solicitud de un conquistador, Hernando de Peralta y Juan Ponce de León importaba un esclavo blanco, seguramente musulmán, en 1515.

La llegada de los esclavos negros no supuso el fin de la trata de indios locales y en una nueva ordenanza de junio de 1510, el rey Fernando aprobó la captura de más indios, destinados a trabajar en Santo Domingo; de hecho, hubo un flujo constante de estos desdichados a La Española, Cuba y Puerto Rico. En 1516, el gobernador de Cuba, Diego Velázquez, envió una expedición a las islas Bahía cerca de lo que es ahora Centroamérica, una expedición que tras algunos contratiempos regresó con cuatrocientos esclavos; sin embargo, otra expedición sufrió graves apuros, pues mientras el barco se hallaba anclado cerca de lo que es ahora La Habana, los indios se rebelaron, mataron a la tripulación española y regresaron en el barco a su punto de partida; éste constituyó uno de los primeros ejemplos de rebelión victoriosa de esclavos aunque parece que acabaron matando más tarde a los rebeldes. La isla de Barbados recibió probablemente su nombre del hecho de que los esclavos allí encontrados en las *razzias* —y a veces enviados a Madeira— eran, a diferencia de los demás taínos, barbudos. A pesar de las protestas de los padres dominicos, estas *razzias* continuaron hasta la desploblacón de Las Antillas menores. Esta actividad se justificó como una guerra «justa» contra los indios.

De la primera generación de esclavos negros en las Américas, algunos desempeñaron cierto papel en la siguiente oleada de conquistas. Al ocupar Cuba, en 1511-1512, Diego Velázquez llevaba unos cuantos esclavos africanos; con el tiempo, en esta isla se desarrollaría una cultura negra más profunda que en cualquier otra parte del imperio español. Vasco Núñez de Balboa llevaba consigo un perro y un esclavo negro, Nuflo de Olano, cuando vio por primera vez el Pacífico, y pronto tendría a treinta esclavos negros construyendo barcos en este océano. Pedrarias probablemente llevaba africanos cuando estable-

ció la primera colonia europea en el continente americano, en Panamá. En su conquista de México, a Cortés le acompañaron dos o tres esclavos negros, según sugiere un retrato de él en la obra de fray Diego Durán. El códice Azcatitlan muestra claramente un esclavo africano detrás de Cortés. Más tarde, en los años 1550, los supervivientes del México antiguo asegurarían a fray Bernardino de Sahagún que había varios negros de cabello rizado entre los primeros quinientos conquistadores que llegaron con «Don Hernando».[15] También Pánfilo de Narváez, el conquistador que trató, sin éxito, de suplantar a Cortés, llevó esclavos negros a la Nueva España, y parece que uno de ellos, Francisco de Eguía, fue el primero en llevar la viruela a ese país, en 1519. No obstante, el negro africano más famoso de la expedición de Cortés fue un liberto, Juan Garrido, conocido posteriormente como el primer «europeo» que cultivó trigo en México, en su granja de Coyoacán. Más tarde, entre 1528 y 1536, un «moro negro» de Marruecos, Esteban, acompañó a Cabeza de Vaca en su heroica marcha de Florida a México, la primera exploración seria de Norteamérica. Pedro de Heredia también contaba con un buen número de esclavos africanos cuando fundó Cartagena de Indias a principios de los años treinta de ese siglo, como también los tenían Diego García, Sebastián Caboto y Domingo Martínez de Urala en los primeros contactos españoles con las tierras que hoy ocupa Buenos Aires. En 1512 El Cano se detuvo en Santiago, la mayor de las islas de Cabo Verde, para comprar esclavos, que ayudaran a su buque, el *Victoria*, a arribar a buen puerto en 1521.

En estos años, como resultado de una denuncia de los colonos de La Española que en 1511 hiciera el dominico fray Antonio de Montesinos desde el púlpito, se inició una compleja controversia acerca del trato que se había de dar a los indígenas de América. Los alegatos duraron cuarenta años, y el que existiese tal debate honra a España, pues ¿qué otro imperio puede alardear de tal discusión y a tan altos niveles? Al menos entre 1511 y 1513 se formularon las preguntas más profundas que puede plantearse un imperio. Sin embargo, en el debate de si los indios eran hombres y si se debía permitir su esclavización, se dejaba de lado la situación de los esclavos negros africanos, pese a su mayor experiencia en la agricultura, su mayor resistencia y su relación más antigua con Europa.

Entretanto en España se continuaba otorgando licencias para transportar esclavos africanos a las Américas. En 1517 Jorge de Portugal, hijo de Álvaro de Portugal, el embajador portugués en España (hijo ilegítimo del portugués duque de Braganza) y amigo íntimo de la difunta reina Isabel, recibió permiso para exportar cuatrocientos esclavos negros a las Indias, sin pago de impuestos. Mas no parece que este noble hiciera gran cosa al respecto, pues a la sazón era comandante del castillo de Triana en Sevilla y se ocupaba más de la política local. Por cierto que su padre había sido socio de Marchionni, de modo que quizá fuese idea de éste el que Jorge se dedicara a la trata.

Al poco tiempo, debido a la extinción casi total de la población del

Caribe, la trata de negros en las Américas se convirtió en una muy importante empresa, pues resultaban infructuosos los esfuerzos por sustituir la mano de obra de las islas con la esclavización de indígenas del continente, de las Bahamas y de otros lugares. No obstante, durante estos años algunos conquistadores continuaron organizando expediciones para esclavizar a los indígenas; por ejemplo, Juan Bono, un vasco capitán de un barco mercante y uno de los hombres más duros de las Indias españolas, que después participaría en la expedición de Pánfilo de Narváez contra Cortés, llevó a cabo, en 1517, una razia especialmente escandalosa en Trinidad; ese mismo año, la primera expedición española a México, la de Hernández de Córdoba, tenía entre sus misiones conseguir esclavos, quizá de las islas Bahía. Entre los años 1530 y 1540, la trata de indios de lo que es ahora Nicaragua ayudaría un poco a paliar la escasez de mano de obra en el Caribe español, pero este terrible capítulo de la historia de las Américas no hacía sino empezar. También se enviaron al Caribe algunos indios del Brasil en buques portugueses.

En todo caso, a principios del reinado del nuevo monarca, Carlos I —que pronto sería también Carlos V, emperador del Sacro Imperio Romano—, los españoles de las islas solicitaron permiso para transportar más esclavos negros a fin de compensar la pérdida de la población indígena. Estas solicitudes las hacían los más endurecidos gobernantes de la angustiada colonia de la principal isla, La Española; pero también las hacían quienes, a primera vista, tal vez parecieran españoles más liberales. Así pues, en enero de 1518, el juez Alonso Zuazo, muy preocupado por la reducción de la población india, escribió al emperador Carlos sugiriéndole maneras de aumentar la mano de obra en el Mundo Nuevo, donde la tierra era la mejor del planeta, donde no hacía ni demasiado frío ni demasiado calor, donde no había nada de qué quejarse, donde todo era verde y todo crecía, como cuando Cristo, en la gran paz agustina, redimió al Viejo Mundo; añadió, servil, que había algo semejante en la llegada de Carlos, pues éste redimiría el Mundo Nuevo. Lo que le recomendaba era que otorgara una licencia general para la importación de negros, idóneos para el trabajo en las islas, a diferencia de los indígenas, tan débiles que sólo servían para faenas ligeras; añadió que sería tonto suponer que si los llevaran allí, los negros se rebelarían, porque, después de todo, en las islas que pertenecían a Portugal (probablemente Madeira) había una viuda que poseía ochocientos esclavos; que todo dependía de cómo se les gobernaba; que al llegar al Caribe encontró unos ladrones negros y otros que habían huido a los montes, pero que, como hizo azotar a unos y cortar las orejas de otros, ya no había más quejas. Afirmó que en la isla ya había excelentes plantaciones de caña de azúcar, que algunas cañas eran tan gruesas como la muñeca de un hombre y que sería maravilloso construir grandes molinos azucareros.[16]

Los cuatro priores jerónimos que por entonces eran, sorprendentemente, gobernadores de la Corona en las islas, también realizaron una petición semejante. Uno de ellos, fray Manzanedo, escribió a

Carlos V que todos los ciudadanos de La Española pedían a Su Majestad que les otorgara licencia de importar negros, porque los indios no bastaban para que los colonos se mantuvieran.[17] Solicitó que enviaran tantas mujeres como hombres y, puesto que los negros criados en Castilla podían resultar rebeldes, que estos nuevos esclavos fueran *bozales* (traídos directamente de África), de los mejores territorios de África, o sea de cualquier parte al sur del Senegal, para evitar la menor corrupción musulmana.

Fray Bartolomé de las Casas apoyó firmemente estas peticiones. Las Casas ya se había erigido en defensor de los intereses de la población indígena y su deseo de protegerlos de los malos tratos le cegó durante muchos años a la necesidad de evitar que los africanos sufrieran estos mismos malos tratos. Como todos los hombres cultos de su época, creía que los africanos esclavizados por los cristianos eran más afortunados que los africanos en su propio entorno.

Al principio, Las Casas quiso que enviaran a las Américas sólo unos cuantos —veinte— esclavos que ya se hallaban en Sevilla, en lugar de capturar nuevos negros en África como recomendaban sus colegas; sin embargo, más tarde sugeriría que enviaran un mayor número de negros; así, en 1535 escribió una carta al rey en la que alegaba que el remedio para los cristianos consistía en que el rey considerara adecuado el envío a cada isla de quinientos o seiscientos negros, o el número que al monarca le pareciera adecuado.[18] Más tarde aún, en los años 1550, cuando escribía su *Historia de las Indias*, explicaría que se había dado cuenta de que estaba mal querer sustituir una forma de esclavitud por otra (el libro, sin embargo, no se publicaría hasta trescientos cincuenta años después).[19]

El rey Carlos aceptó las recomendaciones de Zuazo, Las Casas y los priores. La Corte se hallaba entonces reunida en Zaragoza, pues el monarca deseaba aplacar los ánimos de los aragoneses. A la sazón, Carlos, que sería posteriormente el más escrupuloso de los emperadores del Sacro Imperio, contaba apenas dieciocho años y, en cuanto a la política referente a las Indias, estaba en manos de sus consejeros; de éstos, el que más tenía que ver con el asunto era todavía el implacable, ubicuo, meticuloso e infatigable Rodríguez de Fonseca, ya obispo de Burgos.

Como resultado de todo ello, el 18 de agosto de 1518 otorgó permiso para exportar esclavos negros al Nuevo Mundo a un amigo suyo, uno de esos astutos cortesanos flamencos que tantas suspicacias provocaban entre los españoles, Lorenzo de Gorrevod (Laurent de Gouvenot o Garrebod), gobernador de Bresse en Borgoña y mayordomo del emperador.[20] La tía del emperador, la regente Margarita, que se había casado con el conde Filiberto de ese territorio alpino, había llevado a los Países Bajos, junto con otros consejeros de la Corona, a Gorrevod, flamenco nacido en Saboya. Éste, el segundo más codicioso de los flamencos, en opinión de los españoles, había deseado recibir, como feudo perpetuo, todo el territorio de la Nueva España (México) que Cortés estaba a punto de ofrecer al emperador;

para compensarlo por no otorgárselo, Carlos le permitió exportar a los nuevos territorios del imperio español no menos de cuatro mil negros, directamente de África, de ser necesario. Un documento posterior (firmado por el rey, Fonseca y los secretarios Cobos y García de Padilla) ordenaba a los funcionarios reales no gravar la exportación de estos esclavos.

Resulta tan difícil reconstruir el trasfondo de esta decisión como la del rey Fernando en 1510 de permitir el transporte al Nuevo Mundo de apenas cuatrocientos esclavos. Ningún documento existente describe las discusiones al respecto; ningún cronista habla de ello; nada sugiere que algún cortesano, consejero, noble o mercader estuviese en desacuerdo. (Por cierto que, además de las firmas ya indicadas, después de «Yo el Rey», figura la palabra «Señaladas [firmadas por] de obispo y de don García de Padilla». El obispo debe de ser Fonseca y esto queda explícito en otros documentos.) Sin duda algunos españoles, como Las Casas, se habrían opuesto a que se otorgara una licencia de este alcance a un extranjero, pero no al principio en el que se apoyaba la exportación. El rey firmó el documento que daba el visto bueno al contrato de Gorrevod, pero si pensó mucho en ello, acaso creyó estar salvando la vida de los indios americanos al aceptar las peticiones del elocuente Las Casas y de los priores jerónimos.

Gorrevod, más interesado por el dinero que obtendría mediante la licencia que por las consecuencias de ésta, vendió de inmediato su privilegio a Juan López de Recalde, tesorero de la Casa de Contratación en Sevilla. Éste, a su vez, la vendió a otros, utilizando a Alonso Gutiérrez, tesorero de Madrid, como intermediario. Los compradores finales fueron, como cabía prever, varios mercaderes genoveses asentados en Sevilla que ya tenían mucha experiencia con el comercio español y que adquirieron los derechos por veinticinco mil ducados, o sea, seis ducados por esclavo —Domingo de Forne (Fornes), quien compró el derecho de transportar mil esclavos; Agustín de Ribaldo (Vivaldo), sobrino del rico chipriota Ribaldos, y Fernando Vázquez—. Estos genoveses transportaron conjuntamente a tres mil esclavos; nombraron como agentes a Juan de la Torre, de Medina del Campo —el principal mercado interior—, Gaspar Centurione (otro genovés, pero castellanizado) y Juan Fernández de Castro, de Sevilla.

Así pues, el primer gran cargamento de esclavos transportado a las Américas fue, en todos los sentidos, una empresa europea: el emperador nacido en Holanda otorgó la concesión a un saboyano, que vendió sus derechos, a través de un castellano, a unos mercaderes genoveses, quienes, a su vez, tendrían que hacer arreglos para que los portugueses transportaran a los esclavos, pues, aunque los monarcas de España y Portugal eran entonces aliados, ningún barco español tenía derecho a ir a Guinea y, además, sólo los portugueses podían suministrar tal número de esclavos.

Esta concesión no suponía un monopolio absoluto y el monarca continuó otorgando numerosas licencias menores para llevar esclavos a las Indias; por ejemplo, en 1518 también permitió a Álvaro Pé-

rez Osorio, marqués de Astorga, enviar cuatrocientos esclavos negros al Nuevo Mundo, permiso que vendió a unos banqueros genoveses.

Algunos de estos esclavos fueron destinados a las plantaciones de caña de azúcar. A Aguilón, que en 1505 ya poseía una en Santo Domingo, se le unieron otros, que recibieron la ayuda de expertos en las Canarias (en 1515, por ejemplo, el historiador Gonzalo Fernández de Oviedo trajo azúcar para enseñárselo al rey Fernando en su lecho de muerte), pues empezaba a verse que la caña de azúcar crecía tan bien en el Caribe como los cultivos indígenas. Desde Santo Domingo, Cristóbal de Tapia (enemigo de Cortés en 1522) pidió importar quince esclavos para trabajar en su nuevo ingenio —uno vertical, de tres rodillos tirados por bueyes, y probablemente inventado por Pietro Speciale en Sicilia—. En los años treinta de ese siglo, Santo Domingo ya contaba con treinta y cuatro ingenios, tres de los cuales pertenecían a tratantes genoveses (Vivaldo, Fornes, Jacome de Castellón y Esteban Justiniani) y la mano de obra de los treinta y cuatro ingenios que trabajaban era mayormente africana.

Gracias a concesiones posteriores, la industria azucarera también se implantó en Puerto Rico, donde Tomás de Castellón, hermano del pionero de Santo Domingo, construyó, en 1523, el primer ingenio en lo que entonces se llamaban las llanuras de San Germán, ahora Añasco, y en el cual la mano de obra fue, desde un principio, africana. (En 1530 en esta isla se contaban casi tres mil esclavos y sólo trescientos veintisiete blancos.) En 1527 ya había al menos un ingenio en Jamaica, fundado por el segundo gobernador, Francisco de Garay, y parece que el primero en México lo estableció Hernán Cortés en 1524; de nuevo fueron genoveses los que suministraron los esclavos a esta propiedad y los que vendían el azúcar que producía.

Las minas también exigían mano de obra esclava y en 1524 el rey otorgó licencia para importar trescientos esclavos negros a Cuba, con destino a las minas de oro de Jagua. De una petición de veinte negros hecha por Alonso Manzo, obispo de Puerto Rico e inquisidor-general de las Indias, se desprende que a la Iglesia de Roma le interesaba tanto como a los conquistadores importar esclavos africanos. El permiso le fue otorgado y estos esclavos extraían el oro necesario para financiar la catedral de San Juan (que también ayudarían a construir). Los criados de franciscanos y sacerdotes eran a menudo esclavos africanos, como lo eran los de muchos simples conquistadores. Una y otra vez leemos que tal o cual aventurero llegaba con sus caballos y sus esclavos, dispuesto a afrontar una inesperada y homérica lucha.

Otra importante empresa colonial que exigía el uso de esclavos negros fue un fantástico proyecto de Las Casas para la costa septentrional de Sudamérica, que consistía en que cuarenta colonizadores españoles se trasladaran allá, con diez esclavos negros por persona, para evitar la tentación de maltratar a los indios; el plan recibió el visto bueno, si bien la mayoría de colonos se dispersó en el Caribe antes de llegar al emplazamiento planeado. Los indios que aún no ha-

bían aprendido a hacer distinciones entre españoles buenos y malos mataron a todos los que llegaron, así como a sus esclavos.

La concesión de Gorrevod expiró en 1526. La Corona española todavía prefería otorgar licencias y, en ocasiones, la ventaja añadida de no pagar impuestos a mercaderes y tratantes individuales. Así fue como Carlos V dio a su nuevo secretario, Francisco de los Cobos, una licencia para enviar a las Indias, incluida la Nueva España, doscientos esclavos negros, sin pago de impuestos. Por supuesto, nadie esperaba que el propio Cobos aprovechara personalmente el permiso y, efectivamente, se lo vendió a dos mercaderes alemanes que se encontraban entonces en Sevilla, Jerónimo Sayles (Hieronymous Seyler o Sailer) y Enrique Guesler (Heinrich Ehinger), ambos de Constanza, representantes ambos de los famosos banqueros de Augsburgo, los Welser, así como a tres genoveses (Leonardo Cataño, Batista Justiniani y Pedro Benito de Bestiniano). Los dos alemanes se beneficiaron, además, de una licencia más amplia que el emperador les otorgó en febrero de 1528, gracias a la cual podían importar otros cuatro mil esclavos en el curso de los cuatro años siguientes, para venderlos por cuarenta ducados cada uno. Éste fue el año en que a los Welser se les encomendó gobernar el territorio de Nueva Andalucía, ahora Venezuela, en pago de parte de la deuda que con ellos tenía el emperador.

Sayles y Guesler pagaron veinte mil ducados por esta licencia, pero según los españoles, los habituales intermediarios portugueses (el principal de los cuales, Andrea Ferrer, operaba desde Santo Domingo) entregaron africanos inferiores y en número insuficiente; así, en 1530, el licenciado Serrano escribió que los alemanes llevaban negros muy malos, tanto que, «pese a la gran necesidad que de ellos tenían, nadie los compraba».[21]

A este revés le siguió un contrato que otorgaba el monopolio a uno solo de estos dos alemanes, Guesler, aunque éste no tardó en asociarse con Rodrigo de Dueñas, de Medina del Campo. No obstante, sus entregas aún no satisfacían a los colonos de Santo Domingo, pues en 1530 el obispo de la colonia escribió al rey de Castilla que la supervivencia, no sólo de esa isla sino también de Puerto Rico, dependía de la disponibilidad de esclavos africanos y sugirió que a las colonias se les permitiera importarlos sin licencia.

Durante un tiempo no se intentó limitar el mercado. Ya en 1527, Alfonso Núñez, mercader de Sevilla, se comprometió, en nombre del comendador de Lisboa, Alonso de Torres, a vender a Luis Fernández de Alfaro, amigo de Hernán Cortés, cien esclavos negros, de los cuales el ochenta por ciento serían hombres y el resto, mujeres. Los compraría en Santiago, una de las islas de Cabo Verde, y luego de transportarlos a España, los venderían en Santo Domingo. Dos años después, el propio Fernández de Alfaro mandó comprar esclavos en Cabo Verde, pues Juan Gutiérrez, de San Salvador, Triana, lo había contratado para suministrarle otros cien esclavos negros para Santo Domingo. De hecho, según un decreto de 1512 todos los esclavos

conseguidos, ya en Cabo Verde ya en otros lugares, debían enviarse directamente a Lisboa, mas esta norma, como tantas que emanaban de la capital, se pasaba a menudo por alto, como demuestran las incontables licencias otorgadas por la Casa de Contratación en Sevilla. Luego, en 1527, Alonso de Parada, un conocido abogado de Sevilla, que había vivido en el Caribe, propuso una nueva política al rey, consistente en que comprara con regularidad al monarca de Portugal todo los esclavos que precisara el imperio español (empezando con unos cuatro mil); que de éstos enviara la mitad a La Española, unos mil quinientos o mil seiscientos a Cuba y el resto, a Jamaica. La mitad del total debían ser mujeres, para que los hombres se sintieran más a gusto y procrearan en el Nuevo Mundo.

El rey no tomó una decisión, de modo que varios tratantes con base en Sevilla tenían vía libre. El primero de ellos fue Juan de la Barrera, quien, al regresar de las Indias hacia 1530, ya rico gracias a la venta de telas, perlas, esclavos indios y alimentos, se convirtió, después del colapso del monopolio alemán, en uno de los hombres más ricos de su ciudad natal, propietario de factorías tanto de esclavos como de otras mercancías, en Cartagena de Indias, Perú, Honduras, Cuba y Nueva España. A diferencia de casi todos los tratantes, él mismo hacía la travesía de Sevilla a Cabo Verde y de allí a Veracruz en uno de sus propios barcos.

Los itinerarios de De la Barrera indican un importante cambio. Hasta entonces la mayoría de esclavos negros eran transportados de Europa a las Américas, pero en 1530 un barco, el *Nuestra Señora de la Begoña*, propiedad del genovés Polo de Espindola, residente en Málaga, fue de Santo Tomé con trescientos esclavos a bordo, directamente a La Española, y sin duda hubo más. De modo característico para una importante innovación referente a la trata, hubo una demanda judicial acerca de los detalles: Espindola demandó a Esteban Justiniani, el representante local del genovés Agustín de Vivaldo —uno de los que había comprado parte de la licencia de Gorrevod—, que a su vez presentó el asunto ante el Consejo de Indias;[22] se trataba de dos hombres ricos, pues Vivaldo era entonces el banquero de la Corona en Sevilla, y Justiniani, un pionero de las plantaciones de caña de azúcar en Santo Domingo.

A partir de entonces, los esclavos que fueron a parar al imperio español solían proceder directamente de África. El rey Juan III de Portugal dio permiso explícito a los capitanes para transportar esclavos desde las islas de Cabo Verde y desde Santo Tomé a las Américas; no parece haber dudado en absoluto al respecto, no más de lo que vaciló Fernando en 1510 en hacer enviar esclavos a La Española. En 1533, casi quinientos esclavos fueron llevados directamente de Santo Tomé a las Indias españolas, y en 1534, unos seiscientos cincuenta, si bien el encargado del depósito de Santo Tomé todavía enviaba más de quinientos esclavos anuales a Elmina y entre doscientos y trescientos a Lisboa. Estas travesías se realizaban a pesar de las normas que prohibían el envío a las Indias españolas de esclavos nacidos

en Europa, pues éstos ya eran vistos más bien como inconvenientes.

A partir de entonces, los esclavos negros, ligados a sus amos, desempeñarían un papel todavía más decisivo en las empresas europeas en las Américas. Diego de Ordaz, antes de navegar por el río Orinoco, recibió permiso formal de llevar esclavos consigo; gracias a una licencia, el que antaño fuese compañero suyo en México, Francisco de Montejo, se sirvió de cien esclavos en la conquista de Yucatán. Junto con el respaldo real a su expedición a Perú, Francisco Pizarro obtuvo el visto bueno para transportar para su uso personal dos esclavos africanos y un cargamento de cincuenta más (una tercera parte, mujeres). Uno de éstos era Juan Valiente, que ascendió hasta convertirse en comandante durante la conquista, y a un africano asistente de artillería se le dio el rango de capitán. Según Titu Cusi, hijo del inca Manco, unos esclavos africanos apostados en el tejado del palacio de Suntur Huasi, en Cuzco, extinguieron las llamas del incendio que los incas intentaron prender en el techo de paja de este edificio; otros, sin embargo, creyeron que era obra de la mismísima Virgen María, con ayuda del arcángel Miguel.

Entre 1529 y 1537 la Corona otorgó más de trescientas sesenta licencias —casi todas a Pizarro y a sus familiares más próximos— para transportar esclavos de África a Perú. Cuando Pedro de Alvarado bajó a Perú desde Guatemala en 1534, con la intención de compartir el botín de la nueva tierra, le acompañaban doscientos africanos y la mayoría se quedó probablemente después de que Diego de Almagro le comprara sus derechos. Según un informe de 1536, en los seis meses anteriores cuatrocientos nuevos esclavos embarcaron en África rumbo a Perú; ciento cincuenta africanos acompañaron a Diego de Almagro a Chile en 1535 y al menos un par iba con Pedro de Valdivia cuando, más tarde, éste viajó allí. En 1536, el presidente de la Audiencia en La Española aceptó enviar «doscientos negros que hablaban español [y] muy buenos guerreros» a ayudar a los Pizarro, sitiados por el inca Manco.[23] Ese mismo año encontramos a la que fuera virreina María de Toledo recibiendo licencia para doscientos esclavos, un tercio de los cuales debían ser mujeres, en lo que parece ser la carga más numerosa hasta entonces, si bien el año siguiente, dos banqueros, Cristóbal Franquesini (nacido en Lucca) y el portugués Diego Martínez, consiguieron licencias para mil y mil quinientos esclavos, respectivamente.[24] Antes, María de Toledo había vendido esclavos indios. La transición de un tipo de esclavos a otro no fue rara en el siglo XVI.

A otro conquistador peruano, Hernando de Soto, se le autorizó a llevar cincuenta esclavos en su fracasado viaje a Florida, en 1537. (Menéndez de Avilés, en el suyo, que tuvo éxito, llevaría quinientos en 1565.) Con Coronado también iban esclavos africanos en su viaje a las «siete ciudades de Cibola», en 1540.

El suministro de esclavos al Nuevo Mundo empezaba a ser lo que sería, a lo largo de los trescientos cincuenta años siguientes: una fuente de ganancias tanto para el tratante como para la Corona. Po-

dían comprarse esclavos en Europa o África por cuarenta y cinco o cincuenta pesos, y venderlos en América por al menos el doble. Los precios en el Nuevo Mundo aumentaban debido a los impuestos, pero, pese a las acusaciones de fraude hechas por la Corte en España, tratantes y autoridades locales hacían la vista gorda al incumplimiento de las normas, con la consiguiente imposibilidad para la Corona —y más tarde para el historiador—, de calcular el número de esclavos importados. En los años treinta del siglo XVI, a Fernández de Oviedo, La Española le pareció «una nueva Guinea», pues había allí más personas por cuyas venas corría sangre africana que españoles.[25]

En algunas ocasiones, en aquellos primeros tiempos de la historia de la América europea se formaba una suerte de amistad entre españoles y sus esclavos africanos, pues en Perú, como en México, los negros a veces se identificaban con sus amos blancos, que llegaron a depender de ellos en muchas batallas contra los indios. La esclava de Almagro, Margarita, fue sumamente leal a su amo, que la manumitió al morir. Cuando Francisco Hernández de Girón se rebeló contra el virrey de Perú en 1553, sus primeros reclutas fueron también esclavos negros. En el Caribe, sobre todo en Puerto Rico, hubo una especie de entendimiento entre negros y blancos a consecuencia de los feroces ataques de los indios caribes de las Antillas Menores. Las razias de los «piratas» franceses en ciudades y haciendas cercanas a la costa, tanto en Cuba como en Santo Domingo, inspiraron asimismo una buena relación entre amos y esclavos.

Hubo, sin embargo, varias señales peligrosas. En el Nuevo Mundo la primera rebelión importante de esclavos africanos tuvo lugar en La Española en 1532. Los esclavos negros que exhortaron a los zapotecas a luchar contra los españoles en 1523 tenían motivos más radicales. Estos rebeldes fueron, con razón, alabados por españoles románticos por sus excelentes dotes de guerreros; así, según el poeta Juan de Castellanos, los wolof, con su vana esperanza de convertirse en caballeros, eran astutos y valientes. En Santo Domingo se produjo otra rebelión en 1533, cuando los pocos indios que quedaban se alzaron contra los españoles bajo un jefe conocido como Henríquez, y muchos africanos se unieron a ellos. La guerra de guerrillas que siguió duró diez años. En Puerto Rico hubo una revuelta similar en 1527 y, en 1529, la nueva ciudad de Santa Marta, fundada por Rodrigo de Bastida en lo que es ahora la costa de Colombia, quedó destruida tras una rebelión de esclavos negros. En 1537, una conspiración de negros africanos en la Nueva España determinó al virrey Mendoza a pedir una suspensión del envío de nuevos esclavos que había pedido anteriormente. En Cartagena en 1545, en Santo Domingo de nuevo en 1548, y en Panamá en 1552 hubo revueltas de menor envergadura. Todas fueron aplastadas con crueldad, pero en todas ellas algunos africanos huyeron a los bosques de América y acabaron por mezclarse o luchar con los indígenas. En 1550, en México, un conocido grupo de esclavos fugitivos vivía del robo en los bosques cercanos a las minas de Tornacustla; fueron ellos quienes iniciaron una larga historia de bandidaje en ese país.

Para los pueblos indígenas del Nuevo Mundo el concepto de esclavitud no era nuevo: en México, en Perú y en la mayoría de las principales sociedades ya era conocido y su definición se aproximaba a la europea. Fue una de las numerosas semejanzas entre los dos sistemas de vida que reconfortaron a los conquistadores. En el antiguo México, por ejemplo, los esclavos constituían quizá una décima parte de la población y casi todos habían sido capturados en guerras. Estos cautivos se precisaban sobre todo para los sacrificios humanos, aunque también desempeñaban un papel en la agricultura, más en las zonas costeras que en el valle de México. Si bien es cierto que no había esclavos en las grandes islas del Caribe, los indios caribes de las Antillas Menores esclavizaban a sus cautivos y cuando, después de 1530, algunos empezaron a atacar los asentamientos españoles, en Puerto Rico por ejemplo, a menudo raptaban esclavos negros y los empleaban en sus propias comunidades. Así, en 1612, había quizá hasta dos mil esclavos africanos en manos de los indios caribes.

Algunos pueblos de Brasil y Centroamérica, como los indios tupi o los cueva, también poseían esclavos, siempre capturados en guerras.

Aun así, y pese al uso que hacían los indígenas de los esclavos para el sacrificio humano, los conquistadores comprobaron que existía una diferencia entre sus modos de ver a los esclavos; los primeros jueces de la Audiencia de la Nueva España lo señalaron en 1530 en una carta dirigida a Carlos V; la servidumbre allí, decían, era muy distinta a la de Europa, pues ellos trataban a los esclavos como familiares y los cristianos los trataban «como perros».[26]

Dada la escasez de esclavos disponibles en las Américas y a pesar de las normas y de la preferencia por africanos, también transportaron algunos esclavos «blancos», o sea, moros. De hecho, en los años treinta la Corona otorgó licencias para importar mujeres moras a Rodrigo Contreras, gobernador de Nicaragua en 1534; a un tal Rodrigo Zimbrón en México; a la cuñada, viuda, de Bartolomé de Las Casas y a Hernando, hermano del conquistador Pizarro.

En cuanto a Portugal, en las Américas Pedro Álvares Cabral había descubierto Brasil, en su segundo viaje a la India, en 1500; Marchionni, propietario de uno de los barcos de la flota, escribió que Cabral había «descubierto un nuevo mundo».[27]

Al principio Brasil no fue muy apreciado, por no ser considerado importante para Portugal, pues sólo ofrecía esclavos y secoyas. No obstante, los primeros resultaban perfectamente aceptables; así, en su regreso de Brasil, en 1511 el barco *Bretoa* llevaba un cargamento de treinta y cinco esclavos indígenas, papagayos, pieles de jaguar y palo de Brasil. Naturalmente, Marchionni había equipado el barco, con su socio Fernão de Noronha, cristiano nuevo. Entre 1515 y 1516 un especialista en estos indígenas, Juan Miguel Dabues, vendió ochenta y cinco esclavos brasileños en Valencia, así como unos cuantos esclavos de la verdadera India traídos por navegantes portugue-

ses que habían rodeado el cabo de Buena Esperanza. A finales de los años veinte, Sebastián Cabot, que a la sazón navegaba por el rey de España, secuestró a los cuatro hijos de un jefe carijó en la zona del Río de la Plata y los empleó como esclavos en su casa de Sevilla a finales de los años veinte.

Pronto comenzó a establecerse la pauta del porvenir de este amplio dominio, pues ya antes de 1520 cultivaban caña de azúcar y quizá hasta hubiese dos o tres pequeños ingenios (el primer técnico azucarero fue enviado allí en 1516).

No fue sino hasta después de 1530, sin embargo, cuando los portugueses empezaron a concebir la idea de conquistar Brasil. Quizá el rey Juan III no hubiese tomado la iniciativa de promover asentamientos allí, basados en capitanías otorgadas a algunos expedicionarios, de no ser por su miedo a la intromisión francesa (como harían los británicos en Nigeria a finales del siglo XIX para impedir que los franceses la colonizaran). De hecho, Francia se estableció más o menos en Río de Janeiro en los años cuarenta del siglo XVI, en una colonia que llamaron, curiosamente, «la France Antarctique» (Francia Antártica). Durante un tiempo era tan habitual ver en estas costas a negociantes franceses en madera de secoya —entre ellos unos capitanes al servicio de Jean Ango, el notable constructor de buques y vizconde de Dieppe—, como a sus colegas portugueses, pues el tinte rojo obtenido del palo de Brasil estaba de moda en la culta corte de Francisco I. Pero en 1530, el rey Juan, en uno de esos actos extraordinariamente insolentes de que eran capaces los europeos del siglo XVI, repartió los casi cinco mil kilómetros de costas de Brasil a que creía tener derecho, gracias al Tratado de Tordesillas, entre catorce personas para que establecieran allí sus capitanías, cosa que hicieron.

La importación de africanos a la «Tierra de la Verdadera Cruz», como se conocía Brasil en aquella época, se hizo al principio a pequeña escala, pues los portugueses disponían todavía de los indígenas que cortaban enérgicamente los troncos para el comercio de secoyas, hechizados por el contacto con las herramientas de metal. En una próspera factoría se vendían indios, sobre todo para su uso en Brasil, y en 1530 un decreto prohibió a los propietarios de las capitanías enviar a Europa más de veinticuatro esclavos por año, lo cual indica que probablemente antes enviaban más.

Durante el primer cuarto del siglo, la trata del «Viejo Mundo» en africanos siguió siendo más importante que la atlántica en africanos e indios. Parece posible que durante esos años los portugueses exportaran más de doce mil esclavos a Europa y unos cinco mil a las islas del Atlántico Norte, como Madeira, las Azores y las Canarias. También continuaron la trata en las costas de África, es decir que intercambiaban oro por esclavos llevados de, digamos, Arguin o Benin a Elmina, con una ganancia considerable, pues los mercaderes de oro africanos todavía pagaban precios más altos por los esclavos que

los que se obtenían en Lisboa. Los españoles con base en las Canarias también continuaron haciendo cautivos en las costas africanas: parece que a principios del siglo hacían dos o tres viajes por año con este propósito. En 1499, Alonso Fernández de Lugo, el capitán general de las islas Canarias, describió incluso Las Palmas como el mercado más importante de seres humanos.[28] El nuevo tratado de Sintra, firmado en 1509, otorgaba a Portugal el territorio de la costa africana entre el cabo de Aguer y cabo Bojador, que en los treinta años anteriores perteneciera a España, pero permitía a los españoles comerciar allí. Tanto los españoles de las Canarias como los sevillanos iban a las islas de Cabo Verde a comprar esclavos vendidos por los portugueses, y otros, más intrépidos, los compraban ilegalmente más al sur, en Guinea, o a los colonos de Santo Tomé. Aparte de este mercado, los portugueses también mantenían otro, menor, de esclavos moros de Agadir, un puerto marroquí en el Atlántico que controlaron durante buena parte de la primera mitad del siglo.

Los portugueses intentaron satisfacer los pedidos de esclavos que hacían los españoles para su imperio, pero se presentaban algunas dificultades. Por ejemplo, la factoría de Benin, o su puerto, Ughoton, en el río Benin, no funcionaba adecuadamente, pues la tasa de mortalidad de los portugueses era elevada y el comercio convencional (de pimienta, cuentas de marfil y muselina) no prosperó. Los indígenas de Benin no se convirtieron al cristianismo y el mágico rey preste Juan resultaba elusivo. No obstante, toda clase de tratantes portugueses, y algunos genoveses o florentinos —claro que con licencia—, se echaban todavía a uno u otro de los «cinco ríos» con regularidad y se hacían con esclavos, si bien los tres galeones que viajaban anualmente a Elmina habían perdido importancia frente a los de Santo Tomé, cuyo gobernador a principios de siglo XVI, Fernão Melo, acordó con Lisboa que, a cambio del monopolio en la compra de esclavos en los «ríos de los esclavos», su isla suministraría a Elmina todos los esclavos necesarios; el cálculo aproximado de cien por año sería razonable. El precio de estos esclavos de Benin solían pagarlo con manillas de cobre o de latón: había aumentado de entre doce y veinticinco por esclavo en los años noventa del siglo XV a cincuenta en 1517. El metal solía fundirse para convertirlo en algo más hermoso.

El *oba* de Benin tardaba en satisfacer estas necesidades; finalmente se las arregló para que los esclavos, hombres y mujeres, se compraran en diferentes mercados, y —excepcionalmente en toda la historia de la trata africana— primero restringió la exportación de varones y luego, la prohibió del todo.

Los portugueses se asentaron en Príncipe, la isla vecina de Santo Tomé, poco después de 1500; su gobernador en 1515, Antonio Carneiro, antaño secretario del rey, llegó a apoderarse del monopolio del gobernador Melo de la exportación de esclavos de «los cinco ríos» a Elmina. Entre 1515 y 1520, quizá comprara mil esclavos por año, la mitad de los cuales se destinaron a Elmina, aunque sus rivales en Santo Tomé, los herederos de Melo, trataron de desplazarlo.

Carneiro abandonó su contrato en 1518 y los colonos de Santo Tomé lo recuperaron; para entonces, la isla se había llenado de plantaciones de caña —unas sesenta— en las que trabajaban probablemente entre cinco y seis mil esclavos. Sin embargo, los colonos no suministraban con regularidad los esclavos que Elmina precisaba y, por tanto, las entregas de oro a Portugal (que en los últimos diez años del siglo XV ascendían a casi seiscientos kilos por año) disminuyeron. Por consiguiente, si bien Santo Tomé continuó siendo la base de estos tratos, la Corona portuguesa empezó a ocuparse directamente de la trata. Un funcionario real en Santo Tomé reunía esclavos de todas partes de África occidental y central, incluyendo algunos del Congo. Aunque también debía comprar marfil, telas de Benin, muselina y cuentas y una especie de madera dura y roja ideal para fabricar las vitrinas y los bargueños que los nuevos ricos de Lisboa necesitaban para guardar sus posesiones, su principal tarea consistía en encontrar esclavos (por cada uno de los cuales no debía pagar más de cuarenta manillas). De hecho, el documento que contenía las instrucciones se titulaba «Nuestro comercio de esclavos en la isla de Santo Tomé».

No obstante, al rey lo desplazaron como a Carneiro, pero en este caso lo hicieron intrusos de Santo Tomé.

Elmina, sin embargo, no dependía exclusivamente de la región de Benin para sus esclavos, pues los envíos de allí solían ser demasiado lentos y escasos. Así, en 1518 un portugués en ese fuerte escribió a Arguin solicitando la entrega de cuarenta o cincuenta esclavos, de preferencia varones, los mejores jóvenes disponibles, para usarlos como portadores en las minas de los bosques de Akan. Pero en 1535 estas demandas empezaban a resultar innecesarias, pues «grandes caravanas de negros» solían llegar a cualquier puerto frecuentado por los portugueses, cargadas de oro y esclavos para vender. Algunos de estos esclavos habían sido capturados en batalla, otros los enviaban sus padres, que creían hacerles el mayor favor del mundo al mandarlos para que los vendieran en otras tierras donde había «abundancia de provisiones».[29]

La amistad, ya de por sí incómoda, entre el rey de Portugal y el *oba* de Benin empezaba a agriarse. En 1514, el *oba* envió a dos cortesanos a Lisboa, con el fin de pedir cañones y de ofrecer la conversión al cristianismo del propio *oba*. Para financiar su estancia, dio a los emisarios doce esclavos, que podían vender cuando les hiciera falta dinero.

Tras numerosas aventuras desagradables, estos hombres llegaron a Lisboa. El rey Manuel I el Afortunado se comprometió a mandar misioneros y otros clérigos a Benin, «y cuando veamos que habéis abrazado las enseñanzas del cristianismo...», les dijo, «no habrá nada en nuestro reino que no nos complazca daros, armas o cañones y todas las armas de guerra que podéis usar contra vuestros enemigos... Estas cosas no os las mandamos ahora porque la ley de Dios lo prohíbe». También pidió al *oba* que abriera, sin trabas, sus mercados a la trata.[30]

Si bien algunos curas y monjes fueron a Benin, las negociaciones

de nada sirvieron, pues el *oba* murió, asesinado por sus propios soldados en una guerra con sus vecinos. Para entonces la trata desde Santo Tomé estaba en plena expansión, y la de Benin, en regresión, pues llegaban a la antigua colonia esclavos de otras partes de la costa africana. Debido a los altos precios de Benin, estas otras fuentes resultaban más atractivas y la rígida determinación del nuevo *oba* de prohibir la venta de esclavos varones, salvo en circunstancias excepcionales, perjudicó el comercio, puesto que los portugueses, los clientes españoles de éstos, y los mineros de oro de Elmina querían todos «los mejores esclavos varones», no mujeres.

Quienes se beneficiaron con el cambio (si es que puede llamársele así) fueron los congoleños. En 1512, el rey Manuel de Portugal envió una misión, al mando de Simão da Silva, a su «hermano», el cristiano rey Afonso del Congo, que había subido al trono en 1506, tras una batalla con su hermano en la cual, se decía, Santiago había aparecido, milagrosamente, a su lado (ésta fue, por cierto, la primera aparición de este santo en tierras africanas). Da Silva debía regresar con información, cobre, marfil y esclavos, siendo estos últimos los más importantes.

El rey Afonso era un cristiano convencido pero excéntrico, y en su capital, cuyo nombre había cambiado a São Salvador, doscientos cuarenta kilómetros río Congo arriba, leía tanto libros de Teología como de legislación portuguesa. Había dado títulos nobiliarios (duque, marqués y conde) a sus consejeros, muchos de los cuales adoptaron apellidos portugueses (Vasconcelos, Castro, Meneses y hasta Cortés); fundó escuelas para la enseñanza del portugués y de la religión cristiana y, además, uno de sus hijos, Enrique, era obispo de Utica (o sea Cartago), aunque se le permitía residir en Funchal, Madeira, cuya diócesis incluyó el Congo.

Gracias a este nombramiento, el papa León X pudo, en su *Exponi Nobis* autorizar a otros cristianos «etíopes» (en este término pretendía incluir a los africanos occidentales) a convertirse en curas o monjes, a condición de que ejercieran en su propia tierra. A mediados del siglo XVI, varios negros y mulatos aprovecharon esta oportunidad; todos eran, por supuesto, hombres libres, aunque algunos habían sido esclavos.

Guiados por el rey Afonso, los congoleños adoptaron un modo de vida occidental y los portugueses establecieron un centro de comercio en Mpindi, en la desembocadura del río Congo, que se convirtió en el principal puerto de la región y donde esperaban tener acceso al cobre del Congo. Al principio el rey Afonso estuvo encantado con las nuevas oportunidades de comercio; el cobre bajo su control era de gran calidad y exportó unas cinco mil manillas entre 1506 y 1511, comparables en calidad a las fabricadas por los bávaros; muchas de ellas se usaron en el comercio de esclavos del golfo de Guinea.

Sin embargo, pronto comprendió que él también podía sacar provecho de la trata si la controlaba personalmente, de modo que encargó a un factor suministrar esclavos a los portugueses y le dio conchas

de *nzimbu* con las que comprarlos. No obstante, tras la reducción de los suministrados en Benin, la demanda portuguesa pronto resultó excesiva, y Afonso disponía de pocos esclavos, obtenidos en las guerras con el vecino Estado tio de Makoko, más arriba en el río Congo, cerca del estanque Malembo, de modo que los congoleños empezaron a atacar a sus vecinos, los mbundu. Pese a esto, dada la insaciabilidad de los colonos de Santo Tomé y visto que algunos portugueses insistían en que se les pagara con esclavos en lugar de dinero, la demanda de los portugueses seguía superando los que Afonso podía suministrar. Al cabo de un tiempo, convencieron a Afonso de que abandonara su monopolio real y a partir de entonces, como los monarcas europeos, se limitara a gravar la exportación de esclavos en lugar de controlar personalmente su venta. Otros pueblos africanos empezaron a adaptarse a las nuevas condiciones del comercio. Así pues, los pangu a lungu, que se habían apoderado de una parte de la ribera norte del río Congo, comenzaron a atacar a los pueblos de la ribera meridional con el propósito exclusivo de obtener esclavos. En 1526, el rey Afonso ya se quejaba de que los tratantes, a los que había alentado en un principio, estaban despoblando su reino: «Hay muchos tratantes en todas partes del país. Provocan la ruina... cada día secuestran a gentes y las esclavizan, aun a miembros de la familia del rey»,[31] si bien los secuestradores eran congoleños y los portugueses no eran sino compradores.

El problema se resolvió por fin con el establecimiento de mercados de esclavos cerca del estanque Malembo. Afonso había capturado hombres tio de esa zona para los portugueses, pero pronto fueron esos mismos tio los que controlaron la trata: conseguían cautivos mucho más al interior del continente, los vendían a los portugueses; en la siguiente generación, los compradores eran los agentes mulatos de los portugueses, los *pombeiros*, hombres que, al introducirse lejos en el interior, crearon una nueva pauta de comercio.

Estos arreglos convenían a todos los participantes. A los tio se les pagaba con conchas *nzimbu* que los portugueses compraban a Afonso, y éste gravaba la trata en Mbanza Kongo (São Salvador) por donde tenían que pasar todas las caravanas de esclavos; además, la creciente abundancia de esclavos redujo también la tendencia de los tratantes portugueses a secuestrar a los congoleños. Así, en 1540 Afonso se jactó ante el rey de Portugal: «Poned todos los países de Guinea en un lado y sólo Congo en el otro, y veréis que Congo rinde más que todos los otros juntos... ningún rey de esas partes aprecia tanto como nosotros los productos portugueses. Nosotros favorecemos el comercio, lo sostenemos, abrimos mercados, caminos y puntos de trueque de las piezas.» (El término «piezas», o «piezas de Indias» se refería a esclavos varones de primera calidad, sin defectos.)

Existía trata en el Congo y había esclavos en el reino antes de la llegada de los portugueses, pero el mercado portugués la transformó y causó un trastorno en el interior de África.

Entre 1500 y 1525 habrán llevado unos veinticinco mil esclavos a

Santo Tomé, o sea, unos mil por año.[32] Muchos de ellos fueron enviados a Portugal y algunos al Caribe español, y es probable que en 1525 este comercio ya superara el de Senegambia y Cabo Verde. En 1530, Congo exportaba anualmente entre cuatro y cinco mil esclavos, y no eran más porque no había suficientes barcos para transportarlos. En 1520, un piloto portugués visitó Santo Tomé y allí encontró plantadores que poseían hasta trescientos esclavos cada uno; en su informe consta que los obligaban a trabajar toda la semana, excepto domingo y días de guardar, «cuando trabajan sus propias parcelas, en las que cultivan mijo, ñame o boniatos y muchas verduras. Beben agua o vino de palma y, a veces, leche de cabra. Tienen sólo un trozo de tela de algodón con la que se envuelven el cuerpo». Al parecer, en esos días de «descanso», los esclavos tenían que cultivar lo que necesitaban para sobrevivir (incluyendo lo preciso para su ropa) el resto de la semana. Los monjes carmelitas protestaron por estas condiciones en los años ochenta del siglo, pero en vano. Sin embargo, en algo era más benigna la vida en Santo Tomé: no les exigían vivir en barracones, como ocurriría tan a menudo en el Nuevo Mundo, sino que podían vivir con sus esposas en casas que ellos mismos construían.

Todo conspiraba a favor de la prosperidad de Santo Tomé. A mediados del siglo XVI los capitanes de los barcos de esclavos debían dejar una parte de su carga en la isla en concepto de impuestos, a menos que fuesen a Brasil, en cuyo caso pagaban con dinero. Sin embargo, eran pocos aún los esclavos que iban a Brasil y los primeros que así lo hicieron habían sido capturados en las islas de Cabo Verde, una fácil escala camino tanto de Sudamérica como de India.

Fernão de Noronha, el mercader portugués converso que había llevado esclavos de Brasil con Marchionni, se hizo con el monopolio tanto del suministro de esclavos y vino a Elmina, como de la trata de esos ríos que desembocaban en el golfo de Benin y que antaño perteneciera a Marchionni, además del control del comercio de la pimienta tanto de Brasil como de Guinea.

Consiguió conservar el monopolio durante varios años, pero pronto tuvo socios, como José Rodrigues Mascarenhas, otro converso que, desde 1500, poseía el monopolio de la trata del río Gambia, y, más tarde, el hijo de éste, António: los conversos contaban con la aprobación favorable del rey Manuel I, que les otorgaba derechos cuando era factible.

Pese al desarrollo de la trata en Congo, Elmina continuó siendo el centro más importante de las actividades portuguesas en África; fuera de sus muros se alzó una nueva aldea, habitada por africanos más o menos europeizados, los «negros de Mina». Se convirtió en una especie de república con gobierno propio al servicio de los gobernadores portugueses; entre esos «negros», tres destacaron en los años veinte del siglo XVI: Duarte Pacheco Pereira, que luego redactaría una famosa crónica del imperio portugués, *Principio do Esmeraldo de situ orbis*; Braz Albuquerque, hijo ilegítimo del arquitecto de los dominios portugueses en el este, quien hizo uso de su tiempo libre en El-

mina para editar los comentarios de su padre, y João de Barros, que escribió allí sus historias y al que llamaron el «Livio portugués». Todos ellos comerciaban con esclavos y oro, y se enriquecieron con ellos. Oían misa a diario para el alma de Enrique el Navegante y trataron de usar a san Francisco como motor de conversión en África: se decía que una imagen suya, pintada con plomo blanco, se había vuelto misteriosamente negra al llegar a Elmina.

No debemos olvidar África oriental. Como parte de la asombrosa talasocracia portuguesa que se extendía hasta el Lejano Oriente, Sofala (Beira), a unos ciento cincuenta kilómetros al sur de la desembocadura del río Zambeze, ya era un importante punto de comercio portugués a principios del siglo. En aquella época, los portugueses creían que el Zambeze era una vía muy rica que tal vez nacía en Ofir (el monte Faro), gobernada, según se creía, por un monarca legendario que supuestamente vivía en lo que es ahora Harare. En 1507, los portugueses se instalaron en la isla de Mozambique, un lugar infestado de malaria que, no obstante, hizo las veces de principal escala entre Lisboa y Goa. Más tarde, tras hacer fortuna en Santo Tomé, Lourenço Marques y Antonio Caldeira establecieron el comercio de marfil en la región de la bahía de Delagoa, preámbulo de una profusa trata hacia Brasil y otras partes de América.

En esos tiempos, la persistente popularidad de esclavos de cualquier color constituía una de las características tanto de Portugal como de España, sobre todo en Lisboa y Sevilla. El rey Manuel I, por ejemplo, incorporó numerosas cláusulas referentes a los esclavos en su revisión del Código portugués, las Ordenações Afonsinas, a diferencia del código de 1446 de su tío el rey Afonso V, que poco tenía que decir al respecto. Todavía se preferían los esclavos negros a los musulmanes, pues tenían menos tendencia a rebelarse o huir. Al morir en Sevilla, Vespucio poseía cinco esclavos, dos de ellos negros, uno guanche y dos mezcla de español y guanche (éstos últimos podrían haber sido hijos naturales suyos). Una muestra de la popularidad de los esclavos es que, gracias a su buena administración, Alejo Fernández, el pintor de *La Virgen de los Navegantes*, pudo dejar una magnífica herencia a sus hijos: poseía casa propia, además de esclavos negros e indios.[33] No todos los esclavos —como se ve— eran negros: Diego Velázquez, el primer gobernador de Cuba, compró en 1516 una esclava «blanca», Juana de Málaga, obviamente mora, si bien no se sabe con certeza si se la llevó a Santiago, a la sazón capital de Cuba, o la dejó en Sevilla. De los registros de bautismo de Sanlúcar de Barrameda se desprende que, entre 1514 y 1522, cuatrocientos veinte esclavos fueron bautizados en la iglesia de la parroquia, Nuestra Señora de la O. (Por cierto, este nombre se debe, al parecer, a la exclamación de sorpresa de la Virgen cuando el arcángel le anunció que iba a dar a luz a Jesús.) Doscientos veinte de éstos eran africanos; seis, indios caribes; tres guanches y el resto, «blancos», o sea, moros. En Sanlúcar, como en Sevilla, poseer esclavos no era señal de privilegio, pues tanto herreros como carpinteros,

sastres y la mayoría de los concejales empleaban esclavos, y apenas unos años antes (en 1496), el señor de Sanlúcar, el duque de Medina-Sidonia, poseía hasta cincuenta y dos esclavos guanches; cabe decir que por un tiempo su familia fue dueña de tres islas canarias. Muchos de estos esclavos eran criados, pero algunos cargaban trigo y otros suministros en los barcos que iban a las Américas.[34] Se han encontrado más esclavos en Andalucía, Cataluña y Levante que en otras partes de España; pero había mercado para comprarlos en Murcia, Madrid e incluso en Burgos y en Valladolid.

Tampoco eran Portugal y España los únicos países con esclavos, pues la esclavitud prosperaba en Italia y en Provenza, donde había un mercado de esclavos en Marsella.

Así fue como revivió en el Nuevo Mundo la antigua institución de la esclavitud. El Renacimiento en Europa no tenía pretensiones humanitarias. Su «flama dura, como una piedra preciosa», pulió las ideas y las prácticas de la antigüedad, entre ellas la esclavitud. Resultaba del todo lógico que al descubrimiento del Nuevo Mundo lo acompañara un renacimiento de la idea del trabajo forzado. A mediados del siglo XVI, un diplomático flamenco, Ogier-Ghislaine de Busbecq, lamentó, cuando iba camino de Constantinopla, la escasez de esclavos: «No podremos alcanzar la magnificencia de las obras de la Antigüedad», susurró, «y es porque carecemos de las manos necesarias, o sea, esclavos». Deploró también la falta «de medios para adquirir conocimientos de toda clase que los esclavos instruidos y cultos enseñaban a los antiguos».[35] El historiador y estadista español del siglo XIX, Cánovas del Castillo, comentaría que la idea de la servidumbre, tan opuesta al cristianismo, se reforzó así entre los españoles, y con ella, su hermana y compañera, la justificación de la tiranía entró en todos los espíritus; y que de la filosofía, en lugar de recibir doctrinas de progreso y sentimientos humanistas, la nación no obtuvo sino la resignación de los estoicos y una mayor intolerancia.[36] Casi el único comentario adverso que se encuentra en los primeros años del siglo XVI acerca del desproporcionado renacer que se estaba dando de la esclavitud es el de otro flamenco, Clenard, que fue a Portugal como tutor del infante Enrique; según él, la esclavitud convertía a los amos en vagos, hecho que, en su opinión, explicaba «los pomposos comedores de rábanos» que «desfilaban con indolencia por las calles de Lisboa, acompañados de un ejército de esclavos que no podían permitirse».[37]

7. POR EL AMOR DE DIOS, DADNOS UN PAR DE ESCLAVAS

> Por el amor de Dios, dadnos un par de esclavas como limosna, porque gastamos lo poco que tenemos en muchachas a sueldo.
>
> Una abadesa a la reina de Portugal, en el siglo XVI

Las transacciones de los portugueses en la periferia de África occidental a comienzos del siglo XVI han de verse en una perspectiva continental. Para entonces, el tráfico de esclavos africanos hacia Europa o las Indias era pequeño en comparación con el floreciente tráfico a través del Sahara. En 1518, cuando Carlos V concedía a su amigo Gorrevod una licencia para cuatro mil esclavos, el gran emperador de los songhai, en el Níger Medio, ofrecía un regalo de mil setecientos esclavos al jeque Ahmed Es-Segli, cuando éste se instaló en Gao, en una curva río arriba. La mayoría de esclavos negros que se compraron en Sicilia, en el siglo XVI, eran bornus, de lo que es ahora Nigeria, a los que llevaron a África del norte a través del Sahara. Sólo a finales del siglo XVI declinó este tráfico transahariano, cuando mercaderes y monarcas por un igual comenzaron a sucumbir a las tentaciones atlánticas.

Pero ya en el segundo cuarto del siglo XVI se embarcaban probablemente unos cuarenta mil desde África a América o a Europa y a las islas atlánticas, tal vez unos mil seiscientos al año; entre 1550 y 1575 la cifra pudo llegar a sesenta mil o sea, casi dos mil quinientos al año. El Viejo Mundo era todavía el importador principal de estos esclavos africanos, hasta alrededor de 1550, si se incluye la isla de Santo Tomé, que recibió unos dieciocho mil esclavos entre 1525 y 1550. A las islas del Atlántico norte fueron unos cinco mil, y siete mil quinientos a Europa. Probablemente sólo doce mil quinientos fueron a la América hispana y unos pocos al Brasil. Pero a muchos de los esclavos de Santo Tomé los trasladaron eventualmente al Nuevo Mundo, y después de 1550, el principal mercado del tráfico atlántico fue sin duda alguna la América hispana, un imperio que entre 1550 y 1575 recibió, al parecer, el doble de lo que había recibido en el anterior cuarto de siglo, o sea, veinticinco mil. Santo Tomé, que entonces todavía disfrutaba de gran prosperidad azucarera, pudo recibir una vez más dieciocho mil, pero, de nuevo, a muchos de ellos se los llevaron de allí hacia el oeste, pues fue para entonces cuando Brasil empezó a interesarse de veras por la trata, de modo que en el tercer cuarto de siglo recibió acaso diez mil africanos, ya que habían comenzado a plantar allí caña de azúcar a gran escala.

Europa, con unas compras probablemente no superiores a dos

mil quinientos esclavos en el cuarto de siglo posterior a 1550, y las islas del Atlántico con una cantidad similar, iban retrocediendo. Se mandaron todavía al Nuevo Mundo unos pocos esclavos moros, pero la Corona hizo lo posible por impedirlo, con el argumento habitual de que, como eran musulmanes, resultarían intratables.[1]

La Corona española, entretanto, alentaba cuanto podía a quienes deseaban llevar esclavos al Nuevo Mundo. En 1531 un decreto de Castilla permitía hacer préstamos en condiciones ventajosas a los colonos que quisieran comprar esclavos para establecer molinos de azúcar.

Los portugueses se encargaron de la mayor parte de los envíos desde África, a cargo de una serie de mercaderes emprendedores, que seguían la tradición de Marchionni o Noronha, y que siempre obtenían licencias para la trata.

Durante esta época, la del Alto Renacimiento en Europa, quedó fijado el modelo para la historia entera de la trata atlántica. Primero, el intercambio —o en algunos pocos casos, el secuestro—, de los esclavos, a cargo de capitanes portugueses en los estuarios de alguno de los ríos de la costa africana occidental. Estos hombres, en navíos de un centenar de toneladas, llevaban su cargamento de esclavos, oro y otras mercancías, a algún importante depósito portugués de África: Santo Tomé, Santiago, en Cabo Verde, o Elmina, cuya importancia descendía gradualmente. Todas estas colonias estaban bien establecidas, sus huertos y viveros incluían ahora arbustos y árboles frutales del este y del oeste: ñames, naranjos, tamarindos, cocos, plátanos del este, y piñas, boniatos, cacahuetes, papayas y sobre todo maíz (que tardó en hacerse popular) del oeste; más tarde llegó de Brasil el moderno alimento básico de África, la mandioca o maní. Pese a lo establecido acerca de ellos, los mulatos o *lançados* medio portugueses, medio africanos, que seguían en la Guinea superior y en las costas de Senegambia, aumentaron en número y en riqueza, y acabaron siendo aceptados formalmente y a regañadientes por la Corona, pero con la aprobación de la Iglesia, pues su existencia parecía confirmar que era posible la conversión de África. Los *lançados*, algunos de ellos de origen español, griego y hasta indio, eran todavía los únicos extranjeros instalados de modo permanente en África.

Muchos de los viajes de los esclavos no eran directos. Así, algunos pasaban primero por Santo Tomé o Elmina, para que los llevaran luego a Santiago, en Cabo Verde, donde los vendían, acaso, a otros mercaderes, entre ellos algunos españoles, especialmente de las Canarias. Irían después a Lisboa o Sevilla, a Madeira o las Azores, o bien los conducirían directamente a través del Atlántico, en buques portugueses o, a veces, españoles, hasta puertos importantes del imperio, como Cartagena, en lo que es ahora Colombia, o Portobelo en Panamá, y de allí a Perú o a Santo Domingo, La Habana en Cuba, y Veracruz en México. A finales del siglo XVI era corriente la ruta directa de Santo Tomé al Brasil o, todavía más incierta, hacia una nueva pequeña colonia española en el Río de la Plata, Buenos Aires. Los

reyes del azúcar en el Brasil de las postrimerías del siglo XVI empezaban a pedir directamente, al otro lado del Atlántico meridional, los esclavos del Congo que necesitaban. Varios de estos plantadores se asociaban para enviar una pequeña flota de, pongamos por caso, seis navíos, a través del sur del océano, lo que les permitía obtener esclavos a un precio inferior al que deberían pagar si los compraban a mercaderes del Brasil.

Algunos esclavos de las Américas procedían de África oriental, donde el fatalmente romántico rey Sebastián de Portugal soñaba con fundar un imperio africano comparable a los dominios españoles de la Nueva España y de Perú.

La monarquía del Benin había dejado de ser un serio proveedor de esclavos. En 1553, el factor real de Santo Tomé prohibió todo comercio portugués con ese reino, aunque algunos capitanes lusos siguieron navegando por el río Benin y comerciando ilegalmente. Pero, cosa más importante, los mercaderes del todavía próspero Santo Tomé habían trabado amistad, en el cercano río Forcados, con un nuevo pueblo, el de Ode Itsekiri, cuyos jefes se convirtieron, a la vez, en entusiastas cristianos y ardientes tratantes de esclavos.

Los capitanes portugueses no sólo llevaban la mayoría de los esclavos a Cabo Verde, Santo Tomé o Europa, sino que transportaban también a muchos esclavos españoles, a través del Atlántico, para venderlos en Cartagena o Veracruz. También se encontraban tratantes portugueses en el virreinato del Perú. La mayoría de las ventas eran de uno o dos esclavos, con un máximo de diez a veinte, pero, en su conjunto, el número total aumentaba constantemente.

Puede encontrarse alguna información sobre el origen geográfico de los esclavos de la América española en el inventario de los bienes de Hernán Cortés hecho en 1547. Cortés era propietario de ciento sesenta y nueve esclavos indígenas y sesenta y ocho esclavos negros de muchos lugares: gelofes (wolof, en Senagambia), mandingos (Malinke en el valle del Gambia), branes (Bram, en Guinea-Bissau), Biafra y hasta Mozambique. Muchos eran negros ladinos, es decir, que hablaban español y habían nacido en España o pasado algún tiempo en este país. Cincuenta y seis de esos esclavos trabajaban en el molino de azúcar de Cortés en Oaxaca, al sur de México. En cierto modo, resulta sorprendente que no hubiera más negros en este inventario, pues en 1542 Cortés había contratado en Valladolid con el mercader genovés Leonardo Lomellino el envío de quinientos negros, una tercera parte mujeres, de las islas de Cabo Verde, al precio de setenta y seis ducados cada uno; puede que uno de los agentes de Cortés vendiera el excedente de esclavos en el mercado mexicano.[2] Si todo esto hace del gran conquistador un tratante de esclavos es cosa que queda al juicio personal del lector.

Orígenes geográficos similares pueden leerse en los registros notariales, algo posteriores, de esclavos en Lima y Arequipa; sugieren que el ochenta por ciento (mil doscientos siete) habían nacido en África y el resto venían de España, de padres esclavos africanos, des-

de luego. Como los de Cortés, las tres cuartas partes procedían de «Guinea de Cabo Verde», es decir, Guinea-Bissau y Senegambia, pero había algunos del Congo y cinco de Mozambique.

A mediados del siglo XVI, el tratante más importante de Portugal era Fernando Jiménez que, si bien tenía su base en Lisboa, contaba con parientes cercanos en Italia y en Amberes. El reformador papa Sixto V apreciaba tanto sus servicios que, a pesar de los antepasados judíos de Jiménez, concedió a éste el derecho de emplear su propio apellido, Peretti. Sus descendientes figuraron entre los mayores comerciantes de África, en especial, al cabo del tiempo, de Angola. Se le acercaban en riqueza e influencia otro cristiano nuevo, Emanuel Rodrigues, y su familia, de la cual formaba parte Simón, una figura principal en el comercio de Cabo Verde. Otro converso en la trata fue Manuel Caldeira, que tuvo sus días de gran fortuna en los años sesenta y que llegó a ser gran tesorero del reino. En Lisboa, a mediados del siglo XVI había sesenta o setenta comerciantes de esclavos, aunque sólo tres a gran escala parecen haber seguido en la trata hasta los años setenta: Damião Fernandes, Luis Mendes y Pallos Dias. A mediados del siglo, Clenard no sólo se percató de que se acogía con alegría el nacimiento del hijo de un esclavo, sino también de que algunos amos alentaban a las mujeres esclavas a tener hijos, «como hacen con las palomas, con el fin de aumentar las ventas, sin que les ofendieran en nada las procacidades de las muchachas esclavas».[3] Lo mismo vio Giambattista Veturino, cuando visitó el palacio del duque de Bragança en *Vila Viçosa*, pues dijo que a los esclavos se les trataba «como en Italia se trata a las caballadas», con el fin de crear tantos esclavos como fuera posible y venderlos a treinta o cuarenta *scudi* cada uno.[4]

En esta época aparecieron, por primera vez, cierto número de mercaderes de esclavos españoles de importancia. El mercado era abierto, no había monopolios y el imperio español absorbía más esclavos que el portugués. Desde luego, los españoles seguían comprando a los portugueses, aunque a veces llevaban a través del Atlántico, en sus propios navíos, a los esclavos que habían conseguido. En los años cincuenta se contaban una treintena de buques españoles con licencia para navegar hacia África, pero solían ir a comprar a Cabo Verde y no más allá. Los que quebrantaban la ley y trataban de comprar en Guinea eran pocos y muy espaciados en el tiempo. Uno que financió una expedición a tierra firme africana sufrió un descalabro, pues los marineros, que pensaban comprar esclavos a tratantes musulmanes, se encontraron esclavizados por los mismos.

Entre los comerciantes de esclavos de Sevilla había cristianos nuevos, como en Lisboa. En los años 1540 destacaba Diego Caballero, converso de Sanlúcar, que comenzó a hacer su fortuna en La Española, en 1510, y la aumentó mucho cuando fue a Sevilla. En la capilla del Mariscal, de la catedral de Sevilla, pueden verse retratos suyos y de su hermano Alonso (probablemente el mismo Alonso Caballero que fue «almirante» de Hernán Cortés en Veracruz); el propio

Diego ofreció a la catedral estos retratos, obra del pintor entonces de moda Pedro de Campaña (Pieter de Kempeneer).

En los años cincuenta la más destacada familia mercantil sevillana era la de los Jorges, también conversos. Álvaro fundó esta dinastía en los años treinta, y sus hijos Gaspar y Gonzalo y luego sus nietos Gonzalo y Jorge, continuaron el negocio. Poseían cinco buques que hacían regularmente el viaje Sevilla-Cabo Verde-América. Durante un tiempo se les consideró el consorcio mercantil más poderoso en el comercio entre España y América, que abarcaba la cera, las telas, el mercurio (para su empleo en las minas de plata), el vino y el aceite de oliva, así como esclavos. Algunos de esos productos procedían de sus haciendas en Cazalla de la Sierra (el vino) y Alamedilla (el aceite), al norte de Sevilla y cerca de Granada, respectivamente. Resulta irónico que esos cristianos nuevos solían llamar «negros» a sus rivales, cristianos viejos, de sólidas familias castellanas, sin ni una gota de sangre judía en sus venas. Parece que los Jorges nunca se recobraron de uno de los préstamos obligados que la Corona imponía a los mercaderes de Sevilla al regreso de América; en este caso, les cobraron la vasta suma de un millón ochocientos ducados de oro, a un interés anual de sólo el tres por ciento.

Los cristianos viejos también se dedicaban a la trata, en Sevilla. Ahí estaban, por ejemplo, Juan de la Barrera, mencionado en el capítulo anterior, Rodrigo de Gibraleón, que, como Barrera, se interesaba por las perlas además de los esclavos, y su hijo Antonio, agente suyo en Nombre de Dios, donde permaneció hasta 1550, año en que murió su padre. Los dos comenzaron su vida de traficantes de esclavos como mercaderes de indios capturados en los «lucayos» o en Venezuela. Entre 1560 y 1570 el primer mercader de la ciudad era probablemente Juan Antonio Corzo, de origen italiano (aunque no descendía de la vieja oligarquía sevillana de Génova); hizo su fortuna en Perú, vendiendo lino, aceite, azafrán e incluso esclavos; ya rico, regresó a Sevilla, donde se estableció en 1558, cuando ya poseía una red de factorías, todas ellas dirigidas por miembros de su familia; en 1566 su fortuna se evaluaba en treinta y un millones de maravedís.

En 1568, Pedro López Martínez había sobrepasado en fortuna a Corzo, dedicándose principalmente a los esclavos, aunque no desdeñaba otras mercancías, como mercurio, lino, vino y cochinela. Con Gaspar Jorge y Francisco Escovar, se comprometió en los años 1570 a proporcionar un centenar de esclavos para construir la fortaleza de La Habana, la famosa La Cabaña, más tarde escenario de muchas desgracias y no todas relacionadas con prisioneros negros.[5]

Mucha otra gente se introducía en la trata sevillana en esa época. Estaba de moda. Por ejemplo, el famoso doctor de origen genovés Nicolás de Monardes compró participaciones en navíos de esclavos. Como de costumbre, había mercaderes italianos metidos en el negocio, además de Corzo: Juan Fernando de Vivaldo y Germino Cataño de Génova y Sevilla, Tomás Marín (Marini) de Sanlúcar, Leonardo Lomellino, y también Girolamo y Giovanni Battista Botti, de Floren-

cia, el último de los cuales era acreedor de Hernán Cortés. Estos mercaderes eran más o menos respetuosos con la ley, puesto que pagaban el impuesto establecido por esclavo embarcado. Pero los capitanes o propietarios de los buques a menudo ocultaban esclavos no declarados, y así se transportaron muchos más esclavos que los indicados por las cifras oficiales. Muchos capitanes llevaron a través del Atlántico cargamentos de esclavos sin registrar y los vendieron con mucho beneficio. Tampoco se respetó la ley de 1526 que prohibía la importación de esclavos nacidos en España. Las fuertes multas no impedían esta y otras ilegalidades, y al cabo de un tiempo hasta hubo almirantes que llenaron sus navíos con esclavos, tanto que no era raro que la primera línea de cañones quedara sumergida cuando arribaban a los puertos del Nuevo Mundo.

Había, desde luego, más esclavos africanos en Portugal que en cualquier otro país europeo. En 1539 se vendieron en Lisboa doce mil esclavos negros, muchos de ellos, es cierto, para su exportación posterior a España. En 1550 Lisboa tenía diez mil esclavos residentes para una población de cien mil personas libres, y Portugal debía contar probablemente más de cuarenta mil. En 1535 Clenard escribió que «en Évora me pareció que me habían llevado a una ciudad en el infierno, pues en todas partes sólo encontré a negros». Añadió que cuando un caballero de Évora salía a caballo le precedían dos esclavos, un tercero llevaba la brida, un cuarto estaba disponible para frotar la piel de la montura, y otros esclavos llevaban el sombrero, las zapatillas, la capa, los cepillos y el peine del dueño.[6]

A menudo se compraban esclavos casi para decoración, como siguió haciéndose en Europa hasta el siglo XVIII. Pero los esclavos africanos prestaban todavía servicios mucho más valiosos en el Portugal del siglo XVI. El rey Juan III, padre del imperio brasileño, tenía un esclavo negro como bufón, la fundición naval empleaba a negros esclavos y lo mismo hacían las cocinas y los jardines del palacio.

En aquellos días, diríase que Portugal parecía una verdadera Babilonia. Los virreyes portugueses del este enviaban esclavos de donde podían, algunos de Malaca, otros de la China. Cuando, en 1546, el lisboeta Baltasar Jorge d'Evora redactó su testamento, dejó dos cautivos de Gujarat —en la India— y dos chinos, uno de los cuales era sastre y el otro procedía del viejo mercado genovés de Kaffá en Crimea. En 1562, Maria de Vilhena, de Évora, emancipó por testamento a diez esclavos, uno de los cuales era chino, tres indios del Nuevo Mundo, dos moros, uno blanco de Europa oriental, uno negro, uno moreno y uno mulato.

Toda familia acomodada de Andalucía, a principios del XVI, tenía cuando menos dos esclavos, negros, blancos, moros, africanos, de preferencia los primeros. Cuando se lee que el conquistador Juan Ruiz de Arce llevaba, ya retirado en Sevilla, una vida lujosa, gracias a su fortuna peruana, «rodeado de caballos y esclavos», podemos estar seguros de que los últimos eran africanos y no americanos.[7] En 1565, Sevilla contaba con más de seis mil esclavos, entre unos ochenta y

cinco mil habitantes, con más negros que bereberes o «esclavos blancos» (el siete por ciento de la población, comparado con el nueve por ciento de Lisboa). Las autoridades sevillanas trataban de mitigar la dureza de la vida de los esclavos permitiéndoles reunirse en fiestas para cantar y bailar, y tener su propio mayoral para protegerlos y, de ser necesario, defenderlos ante los jueces. La iglesia de Nuestra Señora de los Ángeles estableció un hospital para negros, que recibió muchas donaciones, por ejemplo del duque de Medina-Sidonia, uno de los dos principales nobles de la ciudad. Los negros libres tenían su propia hermandad religiosa.

La venta de esclavos se anunciaba abiertamente en las calles. Se les empleaba en la cocina, de porteros, amas de cría y cargadores, criados, camareros y escoltas cuando sus amos iban a caballo, e incluso para entretener con sus cantos y bailes. A veces se trataba a los esclavos mejor que a los sirvientes libres. La vida religiosa de los esclavos interesó a algunos de sus amos, y era habitual bautizar a los hijos de los esclavos domésticos. Las esclavas eran a menudo confidentes de sus amas, como se ve en algunas comedias de Lope de Vega, tal *Amar, servir y esperar*; eran celestinas en amores (como en las comedias romanas de Plauto). Incluso ocurrió que se los enterrara con la familia de los amos.

A mediados del siglo XVI se encontraban esclavos africanos en las minas de plata de Guadalcanal, al norte de las propiedades de los Jorges en Cazalla de la Sierra. El monasterio franciscano de Las Cuevas, en Sevilla, donde se guardó el cadáver de Colón durante treinta años, empleaba a africanos para cuidar sus hermosos jardines.

Algunos propietarios de esclavos los alquilaban y vivían de ello. Muchos de estos esclavos trabajaban de estibadores en los muelles sevillanos, en las fábricas de jabón que daban fama a la ciudad, o en graneros públicos, mientras que otros se ganaban un sueldo como cargadores, vendedores callejeros o portadores de sillas de mano, en imprentas o en talleres de espadería, hasta como agentes de mercaderes. Algunos sirvieron en la policía municipal.

Con frecuencia se burlaban de los negros en las calles, pero éstos alternaban fácilmente en la sociedad; no estaba prohibido el matrimonio entre blancos y negros, las relaciones sexuales eran frecuentes y en Sevilla se les recibía como miembros de la Iglesia. Destacados negros libres, como Juan Latino, que afirmaba ser por nacimiento de sangre real etíope, participaron en la vida intelectual de Andalucía. Varios mulatos se distinguieron, como el pintor Juan de Pareja y el renombrado abogado Leonardo Ortiz. Algunos oficios, sin embargo, prohibían el ingreso de los negros.

Ya en la segunda mitad del siglo XVI hay indicios, en el sur de España, de lo que podría llamarse la trata al revés: el esclavo criollo —es decir, nacido en el imperio y traído a España— se hizo popular. En la comedia de Lope *Servir a un señor discreto*, vemos a Elvira, la ingeniosa doncella de doña Leonor, hija de un mercader con negocios en el Nuevo Mundo. Los mercaderes ricos de las Américas, como el padre

de Leonor, a menudo se traían de las colonias a sus esclavos. Don Álvaro, en la novela de Castillo Solórzano *La niña de los embustes*, tuvo que volver de Lima a Sevilla y se trajo sus cuatro esclavos negros.[8]

A veces esos esclavos criollos podían ganarse la libertad en Castilla, en cuyo caso incluso se les permitía regresar a América, como le ocurrió en 1538 a Ana, una esclava emancipada de la familia Pineda. Los archivos de la Casa de Contratación prueban la existencia de varios negros y negras libres decididos a ir a buscar trabajo en el Nuevo Mundo, donde nacieron esclavos.

Dada la continuada existencia en las islas Canarias de una importante producción de azúcar —había en ellas siete molinos—, es comprensible que el modesto comercio de esclavos bereberes continuara durante todo el siglo XVI; los buques transportaban un promedio de ciento cincuenta esclavos en cada viaje, procedentes de las costas comprendidas entre los cabos designados en los tratados hispano-lusos, aunque en 1556 navíos portugueses llevaron a Lisboa a un grupo de canarios que habían tratado de comprar esclavos en Arguin. Las Palmas fue un mercado de esclavos, tanto negros como bereberes, de cierta importancia; se vendían a Sevilla y Cádiz con un beneficio de casi el ciento por ciento. También se enviaban desde las Canarias a las Indias esclavos africanos, aunque en número reducido.

La institución de la esclavitud sobrevivió en otras partes de Europa. En 1538, un griego comprado como esclavo por un italiano que lo llevó a Francia recibió la libertad *selon le droit commun de France.* En realidad, esta frase expresaba una piadosa esperanza pero no la realidad, pues cuando, en 1543, Khaïr-er-din Barbarroja, almirante del califa Selim I, llegó a Marsella como aliado de Francisco I, llevaba consigo esclavos capturados en una incursión en Reggio di Calabria, y los puso a la venta; no le costó encontrar compradores.

Génova, deseosa de evitar la presencia de demasiados africanos en la ciudad, estableció reglas contra la venta de esclavos, pero en una ley de 1588, que fijaba cómo debían dividirse los bienes de los naufragios, todavía se hablaba de los esclavos como mercancía frecuente. En 1606, un viajero florentino decía que no era necesario salir al extranjero para comprar esclavos, porque podía encontrar muchos, a precio módico, en su propia ciudad.

Las condiciones eran siempre más duras en el Nuevo Mundo que en Europa, porque los amos de esclavos solían sentirse inquietos y con menos experiencia. Además, el rey de España había reformado las leyes de Alfonso X el Sabio, las «Siete Partidas» que daban a los esclavos libertad para casar con quien quisieran, cosa que no se concedía a los del Nuevo Mundo. Los abogados estaban ya hartos de las complicaciones que acarreaban los matrimonios entre esclavos negros e indígenas libres. Empezaban a verse africanos en todas partes, como pescadores de perlas en Nueva Granada, como cargadores del puerto en Veracruz, como mineros en los nuevos yacimientos de plata de Zacatecas, y hasta como vaqueros en el Río de la Plata; buscaban oro en Honduras, Venezuela y Perú, y en todas las ciudades ejer-

cían de herreros, sastres, carpinteros y criados. Había esclavos africanos al servicio de virreyes y de obispos, lo mismo que de comerciantes privados en talleres donde se les explotaba, para fabricar tejidos, y en los campos, mientras que las esclavas eran criadas de plantadores, amas de cría, amantes o prostitutas. La pauta consistía siempre en asignar a los esclavos negros la tarea más difícil y dura.

Podemos vislumbrar lo que estos primeros africanos norteamericanos hacían, en los años iniciales de la conquista de México, por ejemplo en los talleres textiles que surgieron a finales de los años 1530, primero en la ciudad de México, luego en las nuevas ciudades de Los Ángeles (Puebla, hoy), y Antequera (Oaxaca, hoy) y Valladolid (en Yucatán), para compensar la escasez de tejidos traídos de la madre patria. Algunos de estos pequeños talleres empleaban a indios, pero desde el principio se preferían los esclavos negros; éstos ayudaron también en la agricultura, como en el valle del Mezquital, al norte del valle de México, donde el grupo más importante de inmigrantes, ya en los años 1530, se componía de esclavos africanos. Fueron los primeros en trabajar con los rebaños de ovejas y luego en las minas de Ixmiquilpan y de Pachuca.

El primer trabajo de estos americanos africanos solía ser el pastoreo, labor en la que se mostraban tan activos que enfurecían a los indígenas, que nada sabían de animales domésticos. La brutalidad era lo normal, y a menudo los africanos intimidaban y hasta mataban a indios de los pueblos; a un indio que acudió a defender a su esposa, atacada por un africano, lo ataron a la cola de un caballo, que lo arrastró hasta la muerte.

Otros informes sobre los primeros africanos en el Nuevo Mundo suelen ponerlos bajo una luz nada atractiva en relación a los pueblos indígenas. El bienintencionado juez Alonso de Zorita, por ejemplo, recordaba en su *Relación de los señores de la Nueva España* que alrededor de 1560 vio a un gran número de indios llevando una pesada viga hacia una construcción; cuando se detuvieron a descansar, un mayoral negro recorrió su fila con un látigo de cuero propinándoles latigazos para darles prisa e impedir que descansaran; no lo hacía con el fin de ganar tiempo para algún otro trabajo sino simplemente por la mala costumbre de todos de maltratar a los indios; el negro golpeaba con fuerza y los indios estaban desnudos.[9]

Pero los indios dejaron bien claro que apoyaban la introducción de esclavos africanos. Así, en los años 1580, un grupo de indígenas dijo al virrey de México Álvaro Manrique de Zúñiga (primo de la segunda esposa de Cortés), que eran incapaces de trabajar en las plantaciones de caña y que este arduo y difícil trabajo era sólo para los negros y no para los flacos y débiles indios.[10]

La tendencia a declarar fuera de la ley la esclavitud de los indios en el imperio español, como resultado de la campaña de fray Bartolomé de Las Casas y otros dominicos, estimuló, naturalmente, el comercio de esclavos negros. Lo dice bien claro una carta de Cristóbal de Benavente, procurador en el Tribunal Supremo de México, quien

en 1544 escribió al rey que las minas de oro daban menos provecho debido a la falta de esclavos indios, y si el rey acababa aboliendo la esclavitud local, no habría más alternativa que permitir la entrada de negros en el país, por lo menos en las minas.[11]

Las plantaciones establecidas en Brasil y en el Caribe español comenzaban ya a tener las características de las empresas comerciales posteriores: más hombres que mujeres; obstáculos a los esclavos a que fundaran familias; trabajo excesivo, especialmente durante la cosecha; duros castigos por faltas leves; muertes debidas al mal funcionamiento de la maquinaria. Lo mismo cabe decir de las numerosas minas abiertas en el siglo XVI desde México a Perú.

Al parecer siempre había escasez de mano de obra. En 1542 el consejo de la ciudad de México pidió a la Corona, en Madrid, que en atención a la necesidad de esclavos en las minas y otros servicios, el rey otorgara licencia a cualquiera que quisiera traer esclavos a la Nueva España con que sólo pagara en el puerto el almojarifazgo, sin necesidad de obtener otras licencias, pues las disposiciones vigentes eran muy engorrosas.[12] No se accedió a esta petición, pues las licencias generales sin pago de tasas no formaban parte de las costumbres de la Corona española.

A mediados del siglo XVI Brasil había comenzado ya su larga carrera como productor de azúcar para el mercado europeo. Su iniciador fue el primer expedicionario portugués, Martim Afonso de Sousa, a quien el rey Juan III nombró para la capitanía de São Vicente, al sur de Río de Janeiro. Su principal inversión era en el *engenho* de São Jorge dos Erasmos, del cual era accionista junto con el alemán Erasmo Schecter, y que desde el comienzo administraron capataces alemanes y flamencos. Más importante aún era la capitanía del norte, en Pernambuco, donde Duarte Coelho, capitán del rey, informó que en 1550 funcionaban cinco molinos de azúcar. Uno de ellos, Nossa Senhora da Ajuda, era propiedad del cuñado de Coelho, Jerónimo de Albuquerque, llamado «el Adán de Pernambuco», que había ayudado considerablemente a establecer buenas relaciones con los habitantes de la región al casarse con una princesa tobjara y tomar como amantes a varias parientes de la misma.

Cierto que la principal mano de obra en estas plantaciones brasileñas de mediados del siglo XVI era todavía de indígenas, esclavos, pero aún no africanos o, cuando menos, no en gran escala. Los conquistadores consideraban esenciales los esclavos indios: «Si alguien viene a esta tierra y consigue tener a un par de ellos (aunque no posea nada más que pueda llamar suyo), dispone de un medio honroso (!) de sostener a su familia, pues uno de ellos pescará para él y el otro cazará y otros aún cultivarán y cosecharán lo que hayan plantado; de modo que no tendrá que gastar para alimentarlos ni para alimentar a su familia.» Pero hacia 1570 ya se había extendido la desilusión acerca del trabajo indígena. Los capitanes portugueses buscaron esclavos fuera de sus capitanías, mas seguía habiendo escasez y Duarte Coelho escribió al rey, en 1546, que mientras en el pasado «cuando los in-

dios estaban necesitados» solían trabajar por casi nada, ahora deseaban «cuentas y gorros de plumas y telas de colores, lo que uno no puede permitirse comprar para sí mismo». Un jesuita recordaba que en los buenos tiempos pasados algunas tribus vendían un esclavo (indio) a cambio de un escoplo.[13] Pero las cosas ya no eran así en 1570.

De este modo, poco a poco, en las nuevas ciudades del nuevo imperio empezaron a trabajar los esclavos africanos al modo como lo habían hecho durante cien años en Portugal, como criados, jardineros, cocineros, marineros y símbolos de riqueza, y finalmente en plantaciones, mientras que los colonizadores emulaban las actitudes de los portugueses de la metrópoli respecto a los africanos.

Todavía no era frecuente la crítica de la esclavitud y de la trata, en aquellos días. A fin de cuentas, la antigüedad seguía estando de moda. Miguel Ángel diseñaba un monumental «esclavo moribundo» (al parecer un eslavo), que ahora está en el Louvre, pero era evidente que le preocupaba menos la esclavitud que la mortalidad. Sir Tomás Moro había previsto la esclavitud, en su *Utopía* de 1516, pues la consideraba «un estado apropiado de la vida para cualquier prisionero de guerra, criminal y también para los pobres de otro país que se afanaran en trabajar».[14] Erasmo, amigo de Moro, no dijo nada sobre el tema y tampoco lo hizo Maquiavelo. ¿Cómo podía ser de otro modo? El culto y prudente papa León X, el más grande de los príncipes de la Iglesia del Renacimiento, señaló, ciertamente, respecto a la esclavitud de los indios, que «no sólo la religión cristiana sino la propia naturaleza claman contra el estado de esclavitud».[15] Pero León X no se refería a los africanos, y debía de haber en el Vaticano, para entonces, cuando menos uno o dos esclavos de la costa de Guinea.

Todavía más explícitamente interesado por los indios estaba el papa Pablo III (Alessandro Farnese), influido por otro fraile dominico dedicado a cuestiones humanitarias, fray Bernardino de Minaya. Pablo, en una carta a Juan de Tavera, arzobispo de Toledo, prohibía a los conquistadores del Nuevo Mundo que redujeran a esclavitud a los indios, y luego, en la bula *Veritas Ipsa*, proclamó la abolición completa de la esclavitud, afirmando con firmeza que todos los esclavos tenían el derecho de emanciparse a sí mismos; a los indios no se les debía privar ni de su libertad ni de su propiedad, ni siquiera si seguían siendo paganos. El castigo por no hacer caso de estas prohibiciones era la excomunión.

Esta declaración inquietó al emperador Carlos V, pues le parecía que el papa quería ejercer su autoridad en la esfera temporal. Pero era obvio que Pablo pensaba en los indios del Nuevo Mundo y no en los negros. De hecho, su siguiente bula, *Sublimis Deus*, de 1537, muestra que insistía meramente en que «los indios son verdaderos hombres», aunque hiciera la concesión, peligrosa para los dueños de esclavos, de que «todos son capaces de recibir las doctrinas de la fe».[16]

En el siglo XVI no se escribió ningún estudio serio sobre la esclavitud en la antigüedad. El primero parece ser el de Lorenzo Pignoria, de Padua, que en 1613 publicó *De Servis et Eorum apud Veteres Mi-*

nisteriis, referente a la vida urbana de los esclavos romanos, obra «no superada por su alcance hasta finales del siglo XIX»; pero no intentó sacar ninguna lección moral para su época.[17] Pignoria, sin duda, habría estado de acuerdo, con su contemporáneo Giles de Roma cuando éste recordaba en 1607 que Aristóteles había «demostrado» que algunas personas son «esclavas por naturaleza, y que es apropiado que tales personas se encuentren sujetas a otras», punto de vista que encontraba una aceptación general.[18]

El «olvido» de la dimensión africana de la esclavitud no se limitaba a la Iglesia de Roma. Cuando en 1525 algunos siervos de Suabia pidieron su emancipación, argumentando que Cristo había muerto para libertar a los hombres, Lutero se alarmó, pues no creía que el reino terrenal pudiera sobrevivir a menos que algunos hombres fueran libres y otros fueran esclavos.[19]

Con todo, a mediados del siglo XVI algunos escritores portugueses y españoles expresaron cierta inquietud. Los portugueses, que eran los mayores comerciantes de esclavos, trataron incluso de fijar las condiciones en que debían transportarse los esclavos. En 1513, un decreto limitaba el número de esclavos que podían transportarse en un buque, (haciéndose eco de una antigua ley genovesa). En 1519, otro decreto trató de fijar las condiciones en el breve viaje entre África y Santo Tomé, e insistió en que los capitanes mantuvieran huertos, en este último lugar, para alimentar adecuadamente a los esclavos antes de llevarlos a América; en consecuencia, los mejores esclavos debían retenerse para que trabajaran dichos huertos y cultivaran las provisiones para el futuro.

Hasta la Corona española intervino en favor de un mejor trato a los esclavos; en 1541, Carlos V exigió que se sujetara a los esclavos a una hora diaria de instrucción en los preceptos cristianos, y ordenó que no trabajaran los domingos ni fiestas de guardar, reglas que resultan sorprendentes, aunque se observaran raramente.

La famosa disputa de Valladolid, en 1550, entre Bartolomé de Las Casas, apóstol de las Indias, y el humanista Ginés de Sepúlveda, sobre el tema de cómo podía predicarse y promulgarse la fe católica en el Nuevo Mundo, fue juzgada por una comisión de quince notables. Entre ellos figuraba el teólogo dominico fray Domingo de Soto, de Segovia, el más distinguido de los discípulos del recién fallecido jurista Francisco de Vitoria, con el que vivió largos años en el monasterio dominico de Salamanca. Profesor en Segovia y en Salamanca, Soto sirvió a la Corona en el Concilio de Trento y se le considera, junto con Vitoria, como el creador del derecho internacional. Era también confesor de Carlos V. Se le pidió que hiciera un resumen del debate de Valladolid y en su documento apoyó a Las Casas. Pero, como de costumbre, no hubo ninguna discusión sobre los negros africanos.

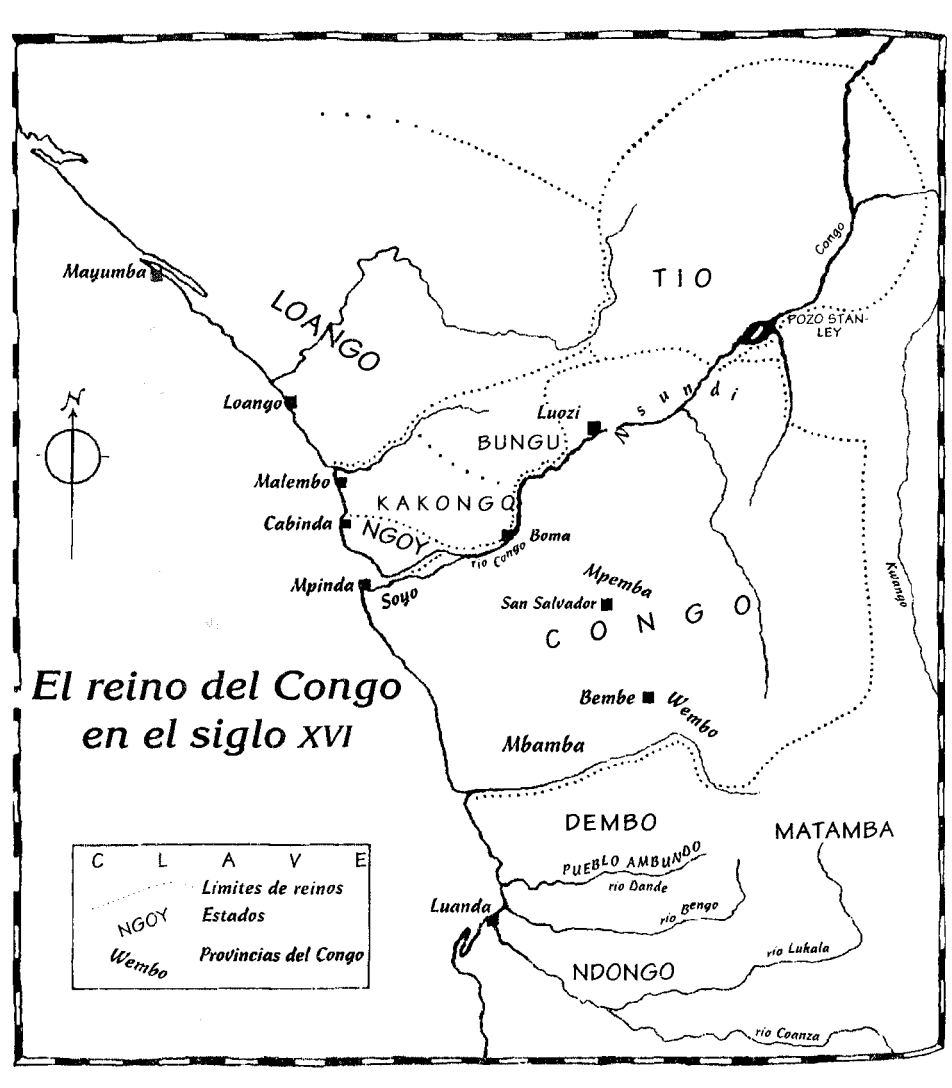
Unos años después, sin embargo, en 1556, Soto publicó sus diez libros *De Justicia et de Jure*, en los cuales argüía que era injusto mantener en la esclavitud a quien ha nacido libre o que ha sido capturado con fraude o violencia, incluso si ha sido comprado legalmente en

un mercado debidamente constituido. Al hablar de esto, Soto debió de pensar en los esclavos negros y moros, de los que sin duda había algunos en Salamanca. En el siglo XVII, el viajero Bartolomé Jory observa en Valladolid «la presencia de muchos esclavos negros». Las ideas de Soto fueron muy influyentes, andando el tiempo. Dedicó su obra al heredero del trono español. Pero, de momento, sus palabras sobre la esclavitud, escritas claramente en la más prestigiosa de las universidades españolas, apenas si provocaron alguna reacción.[20] Uno que, sin embargo, las escuchó fue Alonso de Montúfar, un dominico arzobispo de México, que en 1560 escribió al rey Felipe II que no conocía ninguna causa justa por la cual los negros tuvieran que estar cautivos, no más que los indios, pues se decía que recibían el Evangelio con buena voluntad y no hacían la guerra a cristianos. No parece que el rey Felipe le contestara.[21] Poco antes, cuando era todavía príncipe y no rey, había pedido a una comisión formada por un dominico, un cirsterciense y dos franciscanos, qué beneficios podían conseguirse concediendo a un banquero, Hernando Ochoa, licencia para llevar veintitrés mil esclavos a América, a ocho ducados cada uno. La discusión no abordó el tema de si era legal o ilegal tratar a los africanos de este modo, sino el de si un contrato tan voluminoso perjudicaría a otros mercaderes.[22]

Por la misma época, un capitán portugués y escritor militar, Fernão de Oliveira, también criticó la trata, en su *Arte da Guerra da Mar*. Su crítica constituye una anticipación del movimiento abolicionista, y hay que darle crédito por esta posición tan avanzada a su tiempo. Señalaba que los monarcas africanos que vendían esclavos a los europeos solían obtenerlos mediante el robo o librando guerras injustas, y ninguna guerra librada con el fin específico de capturar gentes y destinarlas a la trata podía ser justa. Oliveira denunció a sus paisanos por haber inventado un «comercio tan malvado» como el de «comprar y vender pacíficos hombres libres como se compran y venden animales», como si fueran, los tratantes, «matarifes de un matadero».[23]

La obra de Oliveira se publicó en 1555 en Coimbra, ciudad donde, unos años después, en 1560, un dominico español, Martín de Ledesma, escribió en sus *Commentaria* que todos cuantos eran dueños de esclavos obtenidos mediante engaño por los tratantes portugueses (los *lançados*, por ejemplo) deberían dejarlos libres inmediatamente, so pena de condenarse por la eternidad. Señaló también que los comentarios de Aristóteles acerca de hombres salvajes que vivían sin orden no podían considerarse, ni por asomo, aplicables a los africanos, muchos de los cuales vivían bajo monarquías normales.[24]

Estos argumentos no quedaron enteramente sin consecuencias en Portugal. La Corona trató de convencer a los tratantes para que no compraran esclavos capturados, pero la mayoría de las veces la distinción entre captura y guerra era difusa, y los tratantes continuaron sosteniendo que al comprar esclavos servían el interés superior de la humanidad.


El reino del Congo
en el siglo XVI
Mayumba
LOANGO
TIO
Congo
POZO STANLEY
Loango
Luozi
Nsundi
BUNGU
Malembo
KAKONGO
Cabinda
NGOY
Boma
rio Congo
Mpinda
Soyo
Mpemba
San Salvador
CONGO
Kuango
Bembe
Wembo
Mbamba
DEMBO
MATAMBA
PUEBLO AMBUNDO
rio Dande
rio Bengo
Luanda
rio Lukala
NDONGO
rio Coanza
CLAVE
Limites de reinos
NGOY
Estados
Wembo
Provincias del Congo

8. LOS HOMBRES BLANCOS LLEGARON EN BARCOS CON ALAS

> Un día los hombres blancos llegaron en barcos con alas, que brillaban bajo el sol como cuchillos. Libraron duras batallas contra el ngola y le escupieron fuego. Conquistaron sus salinas y el ngola huyó tierra adentro al río Lukala...
>
> Tradición oral de los pende

Portugal había acordado con el nuevo rey cristiano del Congo, Diogo I, que los colonos de Santo Tomé limitarían su trata al reino de éste y, como resultado, entre doce y quince barcos de diez de los principales mercaderes portugueses (como Fernando Jiménez, Emanuel Rodrigues y, sobre todo, Manuel Caldeira) llegaban allí cada año y se llevaban entre cuatrocientos y setecientos esclavos cada uno. Como con estos navíos no daban abasto, los capitanes solían sobrecargarlos, cosa que provocaba rebeliones. En vista de que los portugueses no podían cumplir todas las condiciones del tratado, el rey Diogo rompió relaciones con ellos en 1555 y expulsó a los aproximadamente setenta portugueses residentes en su reino, aun cuando un buen número de ellos llevaban años establecidos allí y muchos vivían con africanas. Su posición se había visto afectada de forma negativa, pues en años recientes, además de las conchas de *nzimbu* que él podía darles, los tratantes tio del cosmopolita y superpoblado lugar llamado estanque de Malembo querían más productos europeos y, por tanto, los ingresos del monarca habían disminuido. No obstante, en 1567 el nuevo rey del Congo, Álvare, restableció las relaciones.

Al año siguiente, 1568, un pueblo salvaje, antropófago y nómada, los jagga de la ribera meridional del río Kwango (que ahora forma parte de la frontera entre Angola y el Congo), invadió el Congo y don Álvare se refugió en la isla Hipopótamo, en el estuario del Congo. A mediados del siglo las incursiones en su territorio llevadas a cabo por los tio en busca de esclavos habían desorganizado a los jagga. En el refugio del rey Álvare hubo tal escasez de comida que él y sus consejeros vendieron esclavos a cambio de pan y algunos incluso se vieron obligados a vender a sus propios hijos para subsistir. El monarca mandó unos esclavos como emisarios a Lisboa, pidiendo al rey Sebastián de Portugal que le enviara un ejército para ayudarle a recuperar el trono. Sebastián así lo hizo y cuatrocientos hombres de Santo Tomé, al mando de Francisco de Gouveia e Sotomayor, miembro de una de las familias portuguesas más distinguidas, le reinstauró en San Salvador. En esta campaña el uso —y probablemente aún más el sonido— de las armas de fuego fue de gran utilidad.

El agradecido Álvare mandó comprar de nuevo sus nobles en Lisboa, vendidos allí como esclavos, si bien se desilusionó al ver que al-

gunos preferían quedarse. Sin embargo, la amenaza de los jagga supuso durante mucho tiempo una terrible advertencia para los portugueses, que se sintieron impresionados al ver que unos implacables nómadas podían derrocar con tal facilidad a una monarquía que ellos habían apoyado y que se había convertido al cristianismo, según suponían. Por otro lado, el rey portugués ordenó a Gouveia construir un fuerte, a cargo de Álvare, donde éste y los portugueses residentes en el Congo pudiesen refugiarse, caso de que los jagga volvieran a atacar.

A consecuencia de ello, la tutela de Portugal sobre el Congo quedó reforzada y, aunque Álvare evitó el vasallaje directo, las tropas portuguesas que había solicitado para recuperar su autoridad se quedaron. El Congo representaba para Portugal una dependencia valiosa; así, Pacheco Pereira escribió que «hacen telas con palmas, su superficie semeja terciopelo y algunas tienen elegantes adornos que parecen de satén aterciopelado, tan hermosas que no las hay más bellas en Italia».

No obstante, en el Congo, la única monarquía cristiana de importancia en África y la única donde algunas gentes aprendieron a leer y escribir, el interés por la esclavitud aumentaba de año en año. El rey Álvare ya usaba a los esclavos como soldados y sirvientes, constructores y cargadores, mensajeros, amantes (las mujeres) y labradores. A corto plazo esto fortaleció su autoridad al no tener que depender tanto de jefes y nobles, y se sintió tan poderoso que creyó poder nombrar heredero al hijo de una de sus esposas esclavas, si bien cuando Álvare murió en 1614, un hermanastro suyo, Bernardo II, también hijo de esclava, suplantó a ese hijo.

Ya se veían tratantes mulatos en los principales puertos congoleños. Si bien hacía generaciones que las aldeas y los pueblos vecinos comerciaban entre sí, la llegada de los portugueses estimuló el comercio de larga distancia, el transporte por nuevas rutas de mercancías europeas y algunas americanas.

Además, los portugueses de Santo Tomé empezaban a trabar amistad con Angola, o sea, con el *ngola*, el rey de Ndongo, otro Estado bantú poblado por mbundu, cuyo territorio se extendía desde el río Dande, que desemboca en el mar al norte de lo que es ahora Luanda, hasta el río Coanza, a orillas del cual pronto se fundaría Luanda y que desde principios del siglo XVI había sido más o menos dominio del Congo, una fuente menor de esclavos obtenidos mediante razias. Según las condiciones del tratado luso-congoleño, estos esclavos sólo podían adquirirse en el puerto congoleño de Mpinda; dado que esto no satisfacía a los tratantes de Santo Tomé, pues allí no conseguían suficientes esclavos, unos intrusos empezaron a obtenerlos directamente, y en número cada vez mayor, en la desembocadura del Coanza, justo al norte de las islas Luanda.

Ya a mediados del siglo los reyes del Congo y de Ndongo se habían disputado el suministro principal de esclavos a los portugueses, y aunque Portugal estaba formalmente obligado a apoyar al Congo, aumentaba su interés por Ndongo.

En 1559 Paulo Dias de Novães, nieto de Bartolomeu Dias, el explorador del cabo de Buena Esperanza, salió de Lisboa con tres buques, acompañado por dos jesuitas y dos hermanos legos. Se dirigió a la isla de Luanda en el estuario del Coanza y envió a un primo, Luis Dias, y a los jesuitas a Pungo-Andungo, río arriba, a la sazón capital de Ndongo. Allí los portugueses explicaron que su rey deseaba que el nuevo monarca, Ndambi, se convirtiera al cristianismo, como lo había hecho el del Congo. Ndambi se mostró suspicaz y las negociaciones se alargaron; uno de los jesuitas y varios exploradores murieron, de modo que en la costa Paulo Dias se impacientó y se presentó personalmente con una pequeña expedición. Habiendo recorrido ciento noventa kilómetros del río Coanza y unos ochenta kilómetros por tierra, llegó a la capital, y Ndambi los detuvo, a él y varios compañeros suyos, incluyendo fray Gouveia, se apoderó de cuantas mercancías europeas encontró y dispersó o mató a los demás portugueses.

Fray Gouveia, pariente del primer procónsul de Angola, murió en cautiverio, aunque no sin haber mandado una importante carta a su superior, en la que insistía en que el único modo serio de convertir a los pueblos paganos consistía en conquistarlos.[1] Paulo Dias fue soltado al cabo de seis años. En 1575 regresó a colonizar Angola —con el permiso del rey de Portugal, ya que no con el del *ngola*—. Su contrato le otorgaba amplios poderes y parece que estaba convencido de que, con tantos esclavos disponibles, los portugueses podrían establecer una civilización comparable a la de Roma en el Mediterráneo. Su primer paso consistió en iniciar la construcción de lo que se llegaría a conocer como São Paulo (San Pablo) de Luanda, la primera ciudad fortificada en África occidental, al sur de Elmina, en la desembocadura del Coanza, primero en la isla de Luanda y, luego, en el continente, cerca de lo que es ahora la fortaleza de São Miguel (San Miguel).

El nuevo *ngola*, Quiloanage, se opuso, comprensiblemente, a esta intrusión, si bien su capital constituía el centro local de la trata para numerosos compradores portugueses y aunque la isla de Luanda no era suya, puesto que se consideraba pertenencia del monarca del Congo. Tras años de maniobras diplomáticas, durante los cuales la trata de esclavos destinados a Santo Tomé y a Brasil prosperó como nunca antes lo había hecho, varios tratantes portugueses que desconfiaban de Dias convencieron al *ngola* de que el procónsul pretendía derrocarlo. En respuesta a esto, el *ngola* mató a sus esclavos cristianos y a treinta portugueses. El resultado fue una guerra. Los portugueses, con el refuerzo de trescientos cincuenta europeos —mayormente granujas y zoquetes, según un cronista— y muchos mercenarios africanos —incluyendo arqueros y lanceros esclavos—, sufrieron muchos reveses en una larga campaña iniciada en 1580, pero, haciendo uso tanto del terrorismo como de las tácticas de una guerra declarada, acabaron por derrotar al *ngola* y por asentar su colonia en la costa. Para entonces, como solía ocurrir en las guerras en zonas tropicales, tanto Dias como muchos de sus compatriotas ha-

bían muerto, más a causa de las enfermedades que por heridas de guerra. En el interior, el *ngola* rabiaba de impotencia, aunque resultaba relativamente fácil contenerlo.

Luanda pronto se convirtió en la sede de todas las operaciones lusas al sur de Nigeria. En 1590 ya residían allí trescientos portugueses y la colonia atrajo a los mercaderes de Portugal, sobre todo a los que, como los judíos conversos, carecían de oportunidades en su propio país. La Corona intentó controlar la inmigración pero, a la larga, le resultó imposible.

Ahora que contaban con esta base en Luanda, un hermoso puerto, y que había una paz relativa con el rey del Congo y con el *ngola*, nada impedía que la trata prosperara, y pronto se convirtió en el sostén tanto de Angola como del Congo. Según el mejor historiador portugués de las relaciones luso-africanas, Charles Boxer, el que no se fundara una colonia estable en Angola en el siglo XVI se debió tanto a la trata como a la gran extensión del paludismo. Sin embargo, uno de los principales objetivos de esta fortaleza era el del tráfico de esclavos a Brasil.

Ya en 1576 el jesuita *frei* Garcia Simães había escrito: «Aquí se encuentran todos los esclavos que se puedan desear y no cuestan casi nada. Con excepción de los jefes, casi todos los nativos nacen en esclavitud o son reducidos a esta condición al menor pretexto [...] Después de sus victorias, el rey regala aldeas enteras a sus subalternos con el derecho de matar o vender a todos los habitantes.»[2] Se decía que con la cola de un elefante se compraban tres esclavos. Un inglés, Andrew Battell, prisionero en Angola de 1589 a 1603, describió cómo había visto miles de esclavos en manos de los portugueses.[3] Es posible que entre 1575 y 1592 se sacaran más de cincuenta mil esclavos de Angola. En 1578 Duarte Lopes viajó a Luanda y comentó que existía «mayor tráfico y mercado de esclavos sacados de Angola que en cualquier otro lugar. Pues los portugueses traen más de cinco mil negros por año y luego los transportan y los venden en diferentes partes del mundo».[4] Thomas Turner, capitán inglés, informó que: «Se dice que cada año parten de Angola veintiocho mil esclavos y hubo una rebelión de esclavos contra sus amos, en la que diez mil se atrincheraron, pero los portugueses e indios los persiguieron y redujeron a mil o dos mil de ellos. Mil pertenecían a un hombre de quien se dice que posee diez mil esclavos, dieciocho ingenios de azúcar, etc. Se llama John de Paüs... y prospera aquí con esta increíble riqueza...»[5] En 1591, un funcionario aseguró a la Corona que podía esperarse que Luanda suministrara esclavos a Brasil «hasta el fin del mundo».[6]

Naturalmente, la Corona portuguesa conservó una participación financiera en todas estas empresas. La costa africana se había dividido en diversas zonas de explotación, en las que se encargaba a varias personas cobrar los impuestos o aranceles reales; éstas, a su vez, llegaban a acuerdos con los tratantes y les cobraban las licencias.

La influencia lusa en África tuvo, por supuesto, algunos aspectos positivos. Para entonces ya había introducido en el Congo y Angola

no sólo el cristianismo —por supuesto que a un nivel bastante superficial— sino también numerosas técnicas europeas y varios cultivos europeos o antillanos —arroz, naranjas, cocos, cebollas y, sobre todo, mandioca (*cassava* en portugués). Esta última llevaría a una auténtica revolución agrícola en el siglo XVII, con lo que la población y, por tanto, indirectamente, la cantidad de candidatos para la trata atlántica, creció a niveles antes insospechados. Otro transplante americano fue el maíz, que un poco más tarde tendría consecuencias similares.

En cualquier caso, no cabe duda de que el impacto más importante de los portugueses en esta parte del África central fue el impulso del comercio de esclavos. Aun cuando esto significaba que seguiría suministrándose a Santo Tomé y al propio Portugal (y al imperio español) toda la mano de obra que quería, fue Brasil el país que más se benefició de ello.

En 1570, la población negra de Brasil no era superior a las dos o tres mil personas. La mayoría de esclavos eran todavía indios pero se hacía cada vez más difícil conseguirlos, debido a las enfermedades llevadas por los portugueses; en los años sesenta del siglo XVI la epidemia de disentería, combinada con gripe, resultó tan destructiva en Brasil como lo fue la viruela en México y el Caribe en los años veinte. Es cierto que en los años ochenta los indios todavía constituían las dos terceras partes de la mano de obra de las plantaciones de caña de Pernambuco, pero eran malos trabajadores pues «no estaban acostumbrados a un trabajo tan arduo y deslomador. Además de las enfermedades que estas razas inferiores padecen siempre al entrar en contacto con los blancos, el maltrato a que fueron sometidos causó enfermedades y muertes, pese a las leyes promulgadas continuamente prohibiéndolo».[7] «Cuesta creer el coste en vidas humanas aquí en Bahía en los últimos años», escribió un jesuita en 1583, «pues nadie creía que pudieran agotarse tan elevadas existencias, y menos en tan poco tiempo».[8] Pero a partir de entonces, gracias a la conexión angoleña, la disponibilidad de negros fue en aumento, sobre todo para las nuevas plantaciones de caña.

Parece que entre cuarenta mil y cincuenta mil esclavos, casi todos del Congo o Angola, llegaron a Brasil entre 1576 y 1591. La población de esclavos negros en 1600 ascendía probablemente a unos quince mil, mayormente en los ingenios azucareros, cuya mano de obra era ya negra en un setenta por ciento, si bien diez años después, en 1610, un francés llamado François Pyrard de Laval viajó a Bahía y calculó que, aunque la zona administrativa en torno a esta ciudad contaba con dos mil blancos y entre tres mil y cuatro mil esclavos negros, había siete mil esclavos negros o indios en las plantaciones de caña. No obstante es seguro que los indios desempeñaban un papel cada vez menor en ellas. En 1573, los jesuitas, el gobernador de Brasil y Maranhão y el auditor general llegaron a un acuerdo, mediante el cual sólo podría esclavizarse a los indios si los capturaban en una guerra

justa o si la persona en cuestión había huido de su aldea y permanecía ausente más de un año. Aunque se incumplieron las condiciones de este arreglo, su mera existencia supuso una mayor necesidad de negros. Más tarde quedaría asentado que una guerra justa era la que el rey declarara como tal. De hecho, la Corona y los colonos continuaron discutiendo muchos años acerca del problema de los esclavos indios; la posición del monarca era moral e insistía con elocuencia en que la esclavitud reducía la probabilidad de convertirlos al cristianismo, mientras que los colonos alegaban que al capturar a los indios los salvaban de convertirse en caníbales.

Esta discrepancia en cuanto a las cifras de la población esclava y a su importación demuestra toda la brutalidad de la posición de los colonos: se esperaba que los esclavos murieran al cabo de unos diez años y, por tanto, en cualquier hacienda eficaz debían sustituirse por esclavos de Angola o el Congo. Desde el principio se juzgó de vital importancia reponer los esclavos de las plantaciones de caña mediante la compra en lugar de alentar la procreación: como explicaría un testigo en una encuesta británica de 1790 (el futuro almirante sir George Young): «Lo que pude llegar a entender fue que la compra de esclavos constituía el método más barato de conservar un número constante, pues [...] a la esclava que daba a luz la sacaban de los trabajos del campo durante tres años, y su trabajo era más valioso que el costo de un buen esclavo o un nuevo negro.»[9] Por cierto que en la misma encuesta llevada a cabo en Londres, a la pregunta: «¿Puede encontrarse una causa que impida el incremento natural de los negros?», la respuesta fue: «El abuso lascivo de la autoridad de los sirvientes blancos respecto a las hembras inmaduras y sin protección [...] Las mujeres [...] suelen tener un mayor sentido de la decencia y el decoro en su fidelidad [...] Los hombres no lo tienen, siguen los ejemplos de los sirvientes blancos [...] A sus amores licenciosos se sacrifican muchas. Ambos sexos viajan con frecuencia toda la noche de ida o de vuelta de un punto lejano...»

Angola o el Congo y Brasil estaban así cada vez más relacionados. Las corrientes y los vientos reforzaban esta relación. Los buques que partían de Portugal para Angola debían por fuerza pasar por Brasil, y los que partían de Angola debían navegar cerca de Río.

En aquellos años, Brasil demostró que estaba a punto de ser la sucesora de Santo Tomé como principal exportadora de azúcar a Europa, como Santo Tomé había sucedido a Madeira, las Canarias y las islas mediterráneas. En 1600 había en Brasil —o más bien, en una estrecha franja costera de Brasil— unos ciento veinte ingenios azucareros y era la colonia europea más próspera; era, además, una empresa internacional, pues en ella se veía maquinaria italiana para los ingenios, a ella habían llevado artesanos de las Canarias y Madeira y ya en los años cuarenta del siglo XVI Cibaldo y Cristóvao Lins, representantes lisboetas de los Fugger de Augsburgo, vendían azúcar, ade-

más de producirlo. Los mercaderes holandeses a menudo proporcionaban los barcos que transportaban el azúcar a Europa, así como el capital de muchas plantaciones. El gran mercado de Amsterdam vendía gran parte del azúcar, considerado todavía más como producto medicinal que como edulcorante, puesto que el té, el café y el chocolate, que cuando se pusieron de moda parecían requerir azúcar, aún no habían aparecido en Europa.

Sin embargo, en ocasiones se deseaba el azúcar por el placer que proporcionaba, sobre todo entre los ricos. Un alemán que viajaba por Inglaterra pensó que, si bien la reina era majestuosa tenía dientes desafortunadamente negros: «un defecto al que los ingleses parecen estar dados, de tanto comer azúcar».[10]

Este desarrollo en Brasil supone el inicio de la revolución azucarera en las Américas. Habitualmente se cree que empezó en el Caribe, a mediados del siglo XVII, pero las típicas plantaciones de caña, con su población característicamente masculina y sus esclavos, cuya esperanza de vida se suponía muy corta, y que en lugar de adoptar costumbres americanas conservaron las suyas, africanas, se desarrollaron en Brasil, tres generaciones antes.

Como ya hemos dicho, el azúcar ya se conocía en el Caribe a principios de siglo, pero en las haciendas de La Española y Cuba, así como en las de México, se plantaba la caña junto con otros cultivos, incluyendo el tabaco, y se criaba ganado. La moderna hacienda azucarera, la que sólo cultiva caña y no produce más que azúcar, a gran escala y destinado a la exportación, fue invento de Brasil.

La caña no es un cultivo complicado; sólo se necesita una tierra fértil y bien irrigada, y cavar con azada hoyos poco profundos para plantar en ellos unos cuantos tallos de cañas ya maduras; se tapan los agujeros con tierra y a los quince meses ya puede cortarse la nueva caña. En Brasil esto lo hacían los esclavos, con machetes (la más dura de las tareas), y un carro tirado por bueyes la transportaba a los ingenios cuyos molinos eran impulsados por agua, bueyes, mulas, caballos o viento y molían la caña, extrayéndole el jugo; hervían este jugo, lo espumaban y lo enfriaban; a continuación separaban los cristales marrones de azúcar no refinado de las partes viscosas, la melaza, que podía usarse para fabricar ron o azúcar de menos calidad. Guardaban el azúcar bueno en una factoría, antes de colocarlo en pipas, transportarlo al puerto o río más cercano y cargarlo en barcos. Mientras tanto, se usaban como combustible los tallos machacados de la caña. Poco más de un año después los tallos de las viejas cañas darían una nueva cosecha y, aunque la caña de ésta sería de menor calidad que la primera, se repetía este proceso tres o cuatro veces.

A veces se refinaba el azúcar en el trópico, aunque solía hacerse en Europa. Esta división de las funciones no tenía nada que ver ni con el clima ni con el trabajo, sino con la determinación de la metrópoli de evitar la manufactura colonial.

Parece que la hacienda azucarera ideal medía unas trescientas hectáreas y ciertamente no menos de unas ciento veinte; y funcionaba

mejor con unos ciento veinte esclavos, cuarenta bueyes y una gran casa en medio, rodeada de dependencias para los especialistas europeos y alojamientos para los esclavos. En estas propiedades, los esclavos, negros africanos, constituían la mejor mano de obra. A finales del siglo XVIII, según una encuesta británica acerca de la industria azucarera, «cultivar cuarenta hectáreas de caña cada año requiere el trabajo de por lo menos ciento cincuenta negros en el campo».[11] Los trabajadores blancos eran menos dóciles que los africanos, menos fuertes y se les consideraba menos aptos para las condiciones tropicales: «Se ha demostrado claramente que los países calientes no pueden cultivarse sin negros», escribiría en el siglo XVIII el metodista calvinista George Whitfield.[12] En 1848, un plantador y comerciante de azúcar británico, M. J. Higgins, diría en otra encuesta británica de la Cámara de los Comunes: «Según lo que he visto, el trabajo exigido a los esclavos de Cuba [léase "Brasil" después de 1570] habría resultado fatal para un europeo si se le hubiese exigido tal cantidad de trabajo en ese clima.»[13]

Se trataba de opiniones generalizadas, pero no eran sino mitos, pues son muchos los hombres blancos que han trabajado arduamente en climas calientes, incluso en cañaverales, en el sur de Estados Unidos y en Queensland, así como en Puerto Rico, Barbados y otras islas del Caribe. En el siglo XVIII, el ya citado informe británico sobre la industria azucarera preguntaba: «¿Sería posible cultivar con ganancia las islas de las Indias occidentales con el trabajo de europeos o de negros libres?» La respuesta fue: «Podría ser posible que negros libertados gradualmente cultivaran la caña y cuando se les hubiese enseñado la experiencia de ser pagados con dinero... y los europeos acostumbrados a cavar y cargar pesos, cuyo orgullo no se excitara e inflara por la posición de hombres sin protección legal y muy por debajo de su condición, también podrían cultivar muy bien estas tierras, salvo por el algodón, que requiere un trabajo que no puede compararse con el que requiere la caña...»[14]

En el Brasil de finales del siglo XVI no se disponía ni de trabajadores ni de esclavos blancos, aunque quizá se encontraran aún algunos esclavos eslavos o turcos en el Mediterráneo. En teoría, los esclavos chinos, de la India y de otras partes del este, representaban una alternativa, puesto que los portugueses podrían haberlos llevado de sus factorías orientales; sin embargo habría resultado demasiado costoso transportarlos y no se contaba con mucha experiencia ni en esta trata ni con estos hombres. En una ocasión se sugirió reclutar para las minas de plata de Potosí, en Perú, «chinos, japoneses y javaneses, que vienen de las islas Filipinas» y de los cuales se decía que eran «más domesticados que los negros y muy adecuados para toda clase de trabajo». En la Nueva España (México), dada la escasez de esclavos de África, usaron durante un breve tiempo las Filipinas como fuente de alguna mano de obra: era raro el galeón de Manila que, después de 1565, en su travesía habitual del Pacífico —de Manila a Acapulco—, no llevara un par de esclavos. Pero a los plantadores de Brasil no les interesaban: en su opinión los esclavos negros eran trabajadores y resis-

tentes, sumamente adecuados. Su valor se reflejaba en costos relativos: veinticinco dólares por esclavo africano en 1572 y sólo nueve por indio.

Los negros también se mostraban responsables en puestos de autoridad en las haciendas pues muchos de ellos eran versados en agricultura y hasta en el manejo del ganado. Además, había otro detalle: el indio de la selva brasileña estaba acostumbrado a cazar, pescar y luchar; medio nómada, dejaba el cultivo (de mandioca sobre todo, pero también de tabaco, maíz y ñame) en manos de las mujeres; pero como soldado servía adecuadamente a los portugueses. Ahora bien, la cosecha de la caña de azúcar era laboriosa y repetitiva y los africanos, con su asombrosa reserva de resistencia y buen humor, resultaban mucho más eficaces en los cañaverales, y lo serían durante los tres siglos siguientes; las mujeres africanas, por su parte, eran buenas cocineras, enfermeras, amantes y nodrizas.

Por añadidura, a cualquier negro en un país extraño, reconocible tanto por sus rasgos como por su color, y a menudo ignorante del idioma de los portugueses, podía mantenérsele aislado con facilidad.

La región de Brasil donde se dieron estos importantes cambios fue el nordeste, en las dos capitanías septentrionales de Pernambuco y Bahía; esta última fue la capital de la colonia desde 1549, el principal puerto y un centro azucarero de creciente importancia. El Recôncavo, una hermosa franja de tierra de unos cien kilómetros de largo y cincuenta de ancho, detrás de la bahía de Todos los Santos, era la zona más preciada para los ingenios; allí el más enérgico de los gobernadores del siglo XVI, Tomé de Sousa, construyó un ingenio para la Corona. La empresa más próspera, sin embargo, era probablemente el *Enghenho* (ingenio) Sergipe, creado por el más eficaz de los sucesores de Sousa, Mem de Sá, en la costa norte de la bahía. En 1661, los jesuitas establecieron su propio ingenio cerca de allí, y otras órdenes religiosas no tardaron en imitarlos.

Aquí se inició esa extraña sociedad resumida en Brasil con el término *bagaceira*, o sea, una vida centrada en el bagazo, los desperdicios de la caña, descrita con brillante romanticismo en *Las mansiones y los esclavos* de Gilberto Freyre: «la casa grande» hecha de lodo y cal, cubierta de paja o baldosas, con galerías a los lados, tejados inclinados para resguardarla de las lluvias tropicales y del sol, a la vez «fortaleza, banco, cementerio, hospital, escuela y casa de la caridad», todo ello rodeado, al menos en el siglo XVI, de una empalizada, como protección contra los indios salvajes.[15]

Los hombres y mujeres responsables de este primer auge azucarero mundial vivían bien. Se ha hablado mucho de la opulencia de los plantadores del viejo Brasil, de la plata y la fina porcelana —compradas a los capitanes que regresaban del este— con que adornaban sus mesas, de las puertas con cerraduras de oro, de las enormes piedras preciosas que lucían las mujeres, de los músicos que daban vida a los festines, de las camas cubiertas de damasquino, y del ejército multicolor de esclavos siempre a mano. Estas fortunas se debían al

azúcar, y el azúcar se debía a la esclavitud africana, pero no por eso eran menos reales.

De estos primeros ingenios de Brasil, unos cuantos pertenecían a judíos conversos. No exageremos; en 1590 de unos cuarenta propietarios de la región de Bahía que hemos podido identificar, doce eran al parecer cristianos nuevos. Sin embargo, según la Inquisición, en 1618 de treinta y ocho, veinte lo eran. Algunos de ellos probablemente seguían practicando el judaísmo: en los años noventa del siglo XVI, el Santo Oficio descubrió una sinagoga en una plantación a orillas del río Matoim, muy cerca de Bahía, si bien los inquisidores eran verdaderos expertos cuando se trataba de encontrar lo que querían hallar. Lo más importante es que estos conversos mantuvieron el contacto con otros de otros lugares, sobre todo en Amsterdam y en el propio Brasil; el más famoso, Diogo Lopes, el llamado conde-duque de Brasil, nunca dejó de ser sumamente influyente, pese a incontables denuncias de la Inquisición.

No sorprende que en 1618 volviera a usarse el término «una nueva Guinea», pero esta vez para referirse al nordeste de Brasil.[16]

Estas plantaciones precisaban cuantiosas inversiones. No obstante, también en esto debemos tener sentido de las proporciones: a finales del siglo XVI, la trata, a través de los impuestos por esclavo y demás, reportaba a la Corona doscientos ochenta mil cruzados, pero el comercio oriental de Portugal proporcionaba dos millones de cruzados.

La trata española, en la última época en que España y Portugal estuvieron solos en el Nuevo Mundo, sufrió numerosos trastornos. Así, en los años sesenta del siglo XVI el país sufrió un colapso económico. Tanto la Corona como los mercaderes, los tratantes y los comerciantes en plata se arruinaron. Un desastre siguió a otro. Se incendió un buque mercante propiedad de Jorgess que transportaba ropa para el Nuevo Mundo; hubo otras pérdidas en el mar, y éstas perjudicaron mayormente a Jorgess. Luego, la Corona decidió no reconocer sus deudas y, puesto que Felipe II había pedido prestado tanto dinero a tanta gente y había pagado tan pocos intereses, muchos hombres importantes perdieron todo lo que poseían. La trata hacia el imperio se detuvo de golpe. Entre 1566 y 1570 sólo nueve barcos recibieron licencia para ir a África y transportaron apenas mil trescientos esclavos. Algunos siguieron llevando esclavos en la corta travesía desde África a las Canarias, pero también eran pocos. En Cartagena de Indias el precio de los esclavos alcanzó el fabuloso precio de sesenta mil maravedís por cabeza.

A fin de salvar algo del desastre del que él mismo era en parte responsable, en 1568 el rey Felipe II trató de llegar a un acuerdo con su primo y aliado, Sebastián, monarca de Portugal: éste o sus agentes suministrarían dos mil esclavos por año a los mercaderes españoles del archipiélago de Cabo Verde, idea propuesta ya cuarenta años antes por Alonso de Parada. El objetivo era doble: proporcionar mano de obra a los plantadores de las Indias occidentales y obtener ingresos seguros de las licencias que otorgaría. No obstante, esto no inte-

resaba a los portugueses y las condiciones de los únicos mercaderes que se ofrecieron, Jimeno de Bertendona y Jerónimo Ferrer, resultaban inadecuadas. De modo que en los años setenta del siglo XVI la trata española a la América española continuó siendo floja. Así, entre 1571 y 1575 sólo dieciséis barcos españoles obtuvieron licencia para tratar en África y de éstos, cuatro fueron directamente a Guinea; casi todos los demás fueron, como se había hecho hasta entonces, a Santiago, una de las islas de Cabo Verde. En total transportaron poco más de dos mil esclavos. El rey empeoró la situación al imponer una capitación para todos los esclavos de América. A finales de esa década la Corona española sólo otorgó licencia a dos barcos para la trata en África o el archipiélago de Cabo Verde y su carga no sobrepasó los trescientos esclavos.

En 1576 otro banco quebró, el que dirigía Pedro de Morga, y con él otros mercaderes sevillanos, como Alonso y Rodrigo de Illescas y los hermanos Sánchez Calvo, todos relacionados con el comercio americano, sobre todo en oro y plata, aunque algunos comerciaban con mercurio, lino, cochinilla y esclavos.

La demanda de esclavos africanos, sin embargo, no decayó. Los plantadores de Perú, por ejemplo, querían usar negros de forma regular. Algunos banqueros genoveses todavía sacaban beneficio de la trata, aunque la Corona prestó oídos sordos a las sugerencias que le hacían los virreyes y otros personajes en el sentido de que debían asignar africanos a la construcción de puentes en los territorios de clima tropical donde los indios del altiplano no resultaban eficaces. El virrey de Perú, el resuelto e implacable Francisco de Toledo, trató de compensar la escasez de mano de obra obligando a todos los negros libertos, los mulatos y los españoles sin empleo a trabajar en las minas de plata de Potosí, abiertas en 1545, o en las de mercurio de Huacavelica, abiertas poco después. Sin embargo fracasó, pues los africanos negros no sobrevivían en la elevada altitud de Potosí.

En 1580 los funcionarios españoles en Perú y en México ya habían concluido que el único modo de satisfacer el apetito que la madre patria tenía de metales preciosos consistía en usar mano de obra negra africana.

Después de 1580, la diosa de la Fortuna se compadeció de Felipe II. El linaje real de Portugal terminó y el rey Felipe compró, heredó y conquistó el país (según su propia descripción). Sofocó con facilidad una protesta patriótica y aunque él los gobernó, ambos reinos siguieron separados. Él, o más bien el Consejo de Indias, unificó la política del comercio, sobre todo en lo relativo a la trata. Además, España se apoderó del fuerte de Arguin, la factoría portuguesa más antigua de África.

No es posible subrayar demasiado el provecho que reportó a España esta asociación, pues, gracias a la burocracia y a la perseverancia, en los años ochenta de ese siglo ya había garantizado la seguri-

dad de su colosal imperio. Castilla controlaba casi toda la plata del mundo, así como una gran parte del índigo, el tabaco, la cochinilla y las maderas usadas para teñir procedentes de las Américas. Después de 1580, gracias a la subordinación de Portugal, la Corona española dominó también el comercio internacional, los mayores yacimientos de oro del mundo, la producción de sal marina, pimienta y especias de las Indias orientales y, por Brasil, casi todo el azúcar. Ahora uno de sus principales objetivos consistía en imponer un embargo al comercio de otros países, en particular el de Holanda e Inglaterra y gran parte de la historia de los siguientes sesenta años tuvo que ver con esta empresa finalmente estéril.

El rey Felipe II decidió suministrar esclavos a las Indias, incluyendo las españolas, a través de los experimentados mercaderes portugueses y, por tanto, firmó contratos con dos de ellos, Juan Bautista de Rovelasco, un importante capitalista de familia flamenca, y Francisco Núñez de Vera, para que llevaran esclavos de Santo Tomé a ciertos puertos del Nuevo Mundo. Más tarde, en 1587, contrataría a Pedro de Sevilla y a Antonio Mendez de Lamego, ambos conversos, residentes de Lisboa, que ya habían comerciado con esclavos para la Corona portuguesa; el contrato les obligaba a transportar cada año un número concreto de esclavos a las Indias españolas, normalmente quinientos, aunque a veces más, desde sus tres principales puertos de venta, o sea, Santiago de las islas de Cabo Verde —si bien Francis Drake la saqueó en 1585 y lo mismo hizo Anthony Shirley (egresado del All Souls College de Oxford, espía y traidor) en 1596—, Santo Tomé —aún próspera pese a la destructiva revuelta de esclavos de 1574— y Luanda —que al ser más remota resultaba más segura y que en el siglo siguiente suministraría más africanos a las Américas que cualquier otro lugar (un ochenta y cuatro por ciento de los enviados entre 1597 y 1637, según un cálculo).

Aunque Sevilla y Mendez de Lamego podían comerciar por su cuenta, debían vender licencias a quienes las pidieran. Su posición era de inmenso poder, puesto que ya contaban con un contrato similar para llevar esclavos a Brasil. Convinieron, además, en regalar al rey cada año dos de los mejores esclavos negros, que el monarca podía dar a quien quisiera. Se creó un subcomité del Consejo de Indias, de una Junta de Negros, de una comisión mixta del Consejo de Indias y del Tesoro para resolver cualquier problema relativo a la trata que pudiera surgir; solían estar compuestos por nobles poderosos o funcionarios conocidos en otros sectores de la administración para los cuales esta actividad suponía un útil ingreso adicional.

A consecuencia de ello, la trata con destino al imperio español y al imperio portugués se revigorizó. Era muy necesaria, o al menos eso parecía, según se desprende de un informe que en tono familiar envió al rey ya en 1570 fray Diego de Salamanca, obispo de Puerto Rico (donde había unos once ingenios azucareros); en él decía que la causa más importante de la decadencia de la isla era la falta de esclavos.[17] Pero la producción de azúcar de la Nueva España, aunque

nunca tan importante como la de Brasil, se desarrollaba a buen ritmo; así, en 1600, en el ingenio de los jesuitas en Xochimalcas, cerca de Guanajuato, trabajaban doscientos esclavos. La maquinaria utilizada en estos ingenios era considerable: en 1610, en una plantación, la Santísima Trinidad, también en la Nueva España, propiedad de un tal Hernández de la Higuera, había no sólo una casa grande de dos pisos, una capilla y un molino, sino también una dependencia con seis calderas y dos refinerías, atendidos por doscientos esclavos; se calculaba su valor en setecientos mil pesos, una suma enorme para la época. Casi toda la maquinaria procedía de la herética Holanda. A principios del siglo XVII la mitad de los negros de la hacienda de Tlaltenango habían nacido en ella, una tasa de reproducción, por cierto, que rara vez se repitió en la historia del azúcar del Nuevo Mundo.

Sevilla y Mendez de Lamego (entre cuyos socios parece que estaban los Médicis y los Strozzi de Florencia) se tomaron en serio su contrato de transportar al imperio tres mil esclavos en seis años, o sea quinientos por año, pero no pudieron cumplir con su compromiso.

En la última década del siglo XVI, al cabo de varios años de otorgar a mercaderes portugueses generosos contratos para transportar esclavos a su imperio, el rey impuso de nuevo el sistema de monopolios que tan infructuoso había resultado en su juventud para su padre, Carlos V. Como en el caso de éste, la decisión obedeció principalmente al deseo de ganar dinero. Ya se habían ideado varios modos de establecer nuevos contratos de monopolio; así, como ya se ha dicho, en 1552, el rey pensó en contratar a Fernando Ochoa para que llevara veintitrés mil esclavos a las Indias en el curso de siete años, a cambio del pago a la Corona de ocho ducados por cabeza. Sin embargo, Ochoa no lo hizo, en parte por la oposición de los mercaderes de Sevilla, que creían que ellos podrían, individualmente, cumplir mejor los términos. Entonces, en 1556, el famoso Manuel Caldeira, de Portugal, se hizo con un contrato para enviar dos mil negros a cualquier lugar de las Indias que quisiera, transportados en barcos portugueses o españoles. Otra razón por la cual la empresa no funcionó fue la alta cuota real, pues cada licencia equivalía a las dos quintas partes del valor de cada esclavo.

En 1595 la Corona por fin firmó un acuerdo de monopolio con Pedro Gomes Reinel, un mercader portugués que ya era el rey de la trata en Angola y que compró la licencia por cien mil ducados anuales durante nueve años. Convino en hacer arreglos para el transporte de cuatro mil doscientos cincuenta negros por año a las Indias españolas, de los cuales, según se estipulaba fríamente, tres mil quinientos debían ser entregados vivos. Vendrían directamente de África y no podían ser mulatos, mestizos, turcos o moros y por sus venas no debía correr sangre que no fuese africana. El rey se reservaba el derecho de otorgar otras licencias para el suministro de otros novecientos a mil esclavos. Así pues, el de Gomes Reinel no era del todo un monopolio y él también podía vender licencias, por treinta ducados, a otros mercaderes —en la práctica a casi todos los tratantes

portugueses— que desearan participar en la trata, y no podía negárselo a nadie sin mostrarse poco razonable. No obstante, conservó para sí el monopolio del transporte de esclavos al nuevo puerto de Buenos Aires. Todos los barcos a los cuales vendía licencia habían de registrarse en Sevilla, Cádiz, las Canarias o Lisboa. Por cierto, Buenos Aires se presentaba como ciudad nueva que más que nada precisaba esclavos, como se ve en una triste carta dirigida en 1590 al rey por el superior de los franciscanos de aquella capital, en la que explicaba que los habitantes se creían tan pobres y necesitados que hasta araban y cavaban con sus propias manos, que tal era la necesidad de los colonos que sus propias mujeres e hijos traían el agua de beber del río, que debido a su gran pobreza las mujeres españolas, nobles y de alta alcurnia, cargaban el agua de beber en los hombros, como si se encontrasen en la más pequeña de las aldeas de España.[18] Lo que en su opinión tanto necesitaban era, por supuesto, esclavos africanos.

Si bien Gomes Reinel tenía el contrato, otros portugueses llevaban algunos esclavos desde Santo Tomé y el archipiélago de Cabo Verde. Además, debía pagar una multa de diez ducados por esclavo por cada licencia que no se usara. Sin embargo, esperaba ganar una fortuna, pues existía una enorme diferencia entre lo que había pagado por el contrato y la suma por la que podía vender las licencias por separado. Pero sus costos también eran elevados, pues debía pagar a agentes en España, África y las Indias, hacer regalos o sobornar a los funcionarios reales del imperio y debía satisfacer impuestos. Para colmo había muchos trámites que realizar; así, por ejemplo, durante la vigencia de su contrato todas las licencias para barcos y cargamentos debían expedirse, en teoría, en Sevilla, y el registro final de los buques debía llevarse a cabo en Bonanza, pequeño puerto del Guadalquivir vecino de Sanlúcar de Barrameda.

Gomes Reinel, el primer tratante importante de la nueva etapa, era probablemente un converso; parece haber sido más un típico cortesano que un mercader, uno de los pocos portugueses que hablaban y escribían perfectamente el castellano. Por otro lado, era tan audaz que había arruinado fríamente al banquero Cosme Ruiz Embite al cobrarle un préstamo contratado en la trata.

En todo caso, al principio pareció que había resuelto el problema del suministro de esclavos a las coronas española y portuguesa y durante los años de vigencia de su monopolio, la trata autorizada desde África alcanzó un nuevo y alto nivel, pues ciento ochenta y ocho barcos recibieron licencia. De éstos, más o menos la mitad (noventa) fueron a Guinea y de allí transportaron más de veinticinco mil esclavos, o sea cinco mil quinientos por año. En esta época, la Corona española, sin duda impresionada por la experiencia de los portugueses, hizo una famosa concesión a los plantadores de caña del imperio, es decir que aceptó que los ingenios no fuesen garantía para el cobro de deudas o hipotecas impagadas. Este «privilegio de ingenios» duró varios siglos, casi tanto, de hecho, como el propio imperio español.

Por supuesto, hubo una sustanciosa trata de contrabando, sobre

todo entre los puertos caribeños. Numerosos barcos viajaban directamente desde África al Caribe sin registrarse en Sevilla —aunque a veces navegaban en dirección noroeste para abastecerse de agua en las Canarias—, y no contaban con la protección de la Corona española. Algunos capitanes de barcos de esclavos y de buques de la armada (incluyendo algún que otro almirante) introducían esclavos de contrabando en pequeños puertos secundarios, como La Habana, Puerto Rico, Saint-Domingue y Jamaica. Por añadidura, los capitanes siguieron transportando más esclavos de los que registraban (y, por tanto, por los que pagaban impuestos) y vendían donde podían los no declarados. Así, en 1574 Diego Rodríguez, patrón de la carabela *San Sebastián*, llevó hasta cuatrocientos esclavos desde Cabo Verde y sólo tenía ciento cuarenta y cinco licencias. Tanto los buques de la armada como los de cargo reclutaban africanos en Guinea en calidad de criados de camarote y los vendían en las Américas. En ocasiones los capitanes registraban barcos pequeños y los cambiaban por unos mayores en los que pudiesen llevar más esclavos. Los funcionarios de los puertos y hasta los virreyes solían hacer la vista gorda ante estas infracciones, a condición de sacar también ellos provecho, y Luis de Velasco, virrey de México en 1591, creía que, en lugar de apoderarse de los esclavos transportados ilegalmente, las autoridades debían limitarse a cobrar los impuestos debidos.

En 1600 Gomes Reinel murió y su contrato se transfirió a João Coutinho, a la sazón gobernador de Angola, con vigencia hasta 1609. Era igual que el de su predecesor, salvo que cualquiera que incumpliera las estipulaciones tendría que pagar una multa de cien mil maravedís, dos tercios de los cuales irían al contratista. No se permitiría participar en la trata a ningún extranjero y Rodrigues Coutinho debía vender abiertamente las licencias tanto en Lisboa como en Sevilla. Además, a fin de conservar el contrato de la trata de Angola, debería construir fuertes en lugares como las minas de sal de Kisama y en Cambambe (ambos muy en el interior) y en la Bahía de Vacas, en Benguela, muy al sur.

Este nuevo monopolista era un aristócrata, oriundo de Santarem, caballero de la orden de Cristo de Enrique el Navegante, y residía en Madrid, donde era miembro del Consejo de Portugal de Felipe II. Era uno de los pocos tratantes portugueses de la época que no fueran conversos, y varios de sus hermanos y hermanas eran frailes y monjas. Cuando fue nombrado gobernador de Angola, se había llevado dos mil quinientos caballos para las tropas que ayudaban a apaciguar la zona tras la muerte de Dias. También había vivido en Elmina y Panamá, colonia que, como bien sabía, necesitaba esclavos negros para el transporte de mercancías a través del istmo. Rodrigues Coutinho invirtió todo el dinero que ganaba con la trata en intentar completar la conquista de Angola, misión que le tenía obsesionado.

Cuando murió, en 1603, muy arriba en el río Coanza, persiguiendo la victoria —que siempre le eludía— contra el reino de Ndongo, el contrato de la trata pasó a manos de su hermano Gonzalo Vaz Cou-

tinho, quien en vida de João había sido responsable de gran parte de las transacciones y era también caballero de la orden de Cristo, además de haber sido gobernador de la isla de San Miguel en las Azores. Siendo un hombre de intereses diversos, ofreció desarrollar las minas de cobre cerca de Santiago de Cuba; para ello se llevó hasta allí a doscientos cincuenta colonos castellanos y a novecientos esclavos y pidió ser nombrado adelantado (comandante militar) de Cuba y gobernador de Santiago, Bayamo y Baracoa y que el cargo lo heredaran tres generaciones de sus descendientes. Esta última y extravagante sugerencia hecha por un aventurero portugués no se aprobó.

En el primer cuarto del siglo XVII el número total de esclavos exportados de África probablemente se acercara a los doscientos mil, de los cuales unos cien mil fueron a Brasil, más de setenta y cinco mil a la América española, doce mil quinientos a Santo Tomé y unos pocos centenares a Europa. Por tanto, la media anual debió de ser de unos ocho mil.[19]

La población africana de la Nueva España empezaba a parecer dominante en la mayoría de las grandes ciudades en las que residían europeos, y superaba a la mestiza. Los negros eran también importantes en todas las minas y dominaban en las plantaciones de caña e ingenios azucareros, sobre todo en cargos de supervisión. De hecho, en 1600 el rey Felipe III prohibió la mano de obra de los indios en las plantaciones y, puesto que no había suficientes esclavos africanos, esto equivalía a mostrar que estaba en contra de las empresas en la Nueva España.

La Casa de la Contratación en Sevilla, cuya insistencia burocrática era digna del siglo XX, estaba decidida a garantizar que todas las importaciones, incluyendo la de seres humanos, entraran en el imperio a través de Cartagena de Indias o de Portobelo, donde contaba con representantes. Esto no hacía sino alentar un considerable contrabando en el que participaba con entusiasmo la mayoría de funcionarios reales, algo de lo que se quejó al rey Francisco Salcedo, obispo de Santiago de Chile; esta gestión episcopal podría explicar por qué en 1622 la Corona estableció una aduana en Córdoba, a seiscientos kilómetros de Buenos Aires, tierra adentro.

En aquellos años África no se limitó a ser un mero socio silencioso en el suministro de esclavos a los dos distantes imperios europeos. Un ejército moro que el sultán de Marraquech envió por la gran ruta de caravanas occidentales derrocó, en la batalla de Tondibi, al gran imperio songhai, hecho que tuvo consecuencias inconmensurables para la trata internacional. A pesar de su victoria, el control bereber (moro) no era firme, ni siquiera en las grandes ciudades songhai de Gao y Timboctú, y dadas las disputas intestinas, el triunfo de los pachás no fue completo. El resultado fue que, independientemente de la creciente demanda europea, la disponibilidad de esclavos en el interior del continente aumentó cada vez más. Quizá los triunfadores

de la batalla de Tondibi se limitaran a apresar a mil doscientos negros y a hacerse con cuarenta cargas de camello de polvo de oro, pero a partir de entonces la trata sahariana se intensificó.

Durante estos años en la costa de África occidental y como consecuencia de la trata atlántica, los pueblos pescadores del estuario del Níger empezaron a convertirse en ciudades-Estado con una economía basada en la venta de esclavos a los europeos. Se dice que en una expedición a la costa en pos de presas, un famoso cazador, Alagbariye, encontró en Nigeria el lugar donde ahora se halla Bonny y, advirtiendo las posibilidades que éste presentaba para el comercio, llevó allí a su pueblo, como se supone que Huitzilopochtli, el dios guerrero mexicano, vio en Tenochtitlán el emplazamiento ideal para su ciudad. Todo esto hizo que en el siglo XVII los pueblos del delta del Níger se convirtieran en importantes mercados de esclavos, aunque nunca lo fueron tanto como Angola o Congo. En Bonny y en las ciudades-Estado había poco espacio para los hombres libres y en ellas abundaban los esclavos, y no sólo para los europeos.

Algunas de estas ciudades, empezando por Bonny, pero también la Antigua Calabar y Warri, así como Bell Town y Aqua Town, en los Camerunes, acabaron siendo poderosas monarquías y también había algunas fuertes repúblicas como la Antigua Calabar y Brass. No obstante, el poder de los monarcas de Bonny siempre fue limitado: «Aunque en muchos aspectos parecen ejercer un poder absoluto, sin la contención de principios fijos», escribió un capitán inglés de barco de esclavos, «se les puede describir más bien como jefes de un gobierno aristocrático. Esto se manifiesta en que tienen una cámara de discusiones [consultas] que ellos presiden, pero cuyos miembros, los grandes jefes y los grandes hombres... se reúnen y se les consulta en todo asunto de vital importancia para el Estado».[20]

La importación de esclavos africanos a Europa y las Canarias llegaba a su fin, debido a que la elevada tasa de natalidad del siglo XVI satisfacía las demandas de mano de obra en España, Italia y la Francia meridional; cuando en el siglo XVII la población disminuyó, la economía de dichos países se encontraba en malas condiciones. Los plantadores de caña de Brasil podían permitirse esclavos negros mientras que los nobles de Lisboa podían hacerlo cada vez menos. Sin embargo, en el siglo XVII todavía se encontraban esclavos indios (de América) en Portugal, que en 1620 quizá alcanzaran una cifra total de más de diez mil, es decir un seis por ciento de la población total de ciento sesenta y cinco mil. En esta misma época, en el Algarve la población esclava tal vez llegase al diez por ciento. En 1600, Cataluña y la costa mediterránea de España seguían importando esclavos como resultado de las razias desde el mar a ciudades árabes y las autoridades de esta costa española se preocupaban por la constante huida de los esclavos a Francia. Sin embargo, esto cambió en el curso del siglo XVII, pues los moros ganaban más a menudo las batallas navales que los españoles. En Sevilla la población del barrio negro de San Bernardo creció y la parroquia tuvo que dividirse en dos, dando

como resultado un nuevo barrio, San Roque, cuya iglesia terminó de construirse en 1585. Acaso aquí, como antes en Portugal, se alentara deliberadamente durante un tiempo la procreación de los negros; en todo caso, parece que al menos en Palos los amos trataban de convencer a las esclavas de que tuviesen hijos cada dos años.

Entretanto, en Sevilla, Tomás de Mercado, fraile dominico que de joven estuvo en México, hizo otra firme declaración en contra de la trata. Escribió una relación del comercio entre España y el Nuevo Mundo. Conocía, gracias a su observación personal, las miserables condiciones en que transportaban a los esclavos en los barcos. De modo que podía mostrarse más directo de lo que habían sido de Soto y otros. En su *Tratos y contratos de mercaderes*, publicado en Salamanca en 1569, aceptaba abiertamente la esclavitud como institución, reconocía también que a lo largo de la historia los prisioneros de guerra habían sido esclavizados y hasta creía que los esclavos estaban mejor en las Américas que en África. Sin embargo, también describía gráficamente el modo en que tantos seres eran secuestrados o engañados, sin importar que los secuestradores y quienes les engañaban fuesen generalmente africanos; señaló que el elevado precio que pagaban los europeos impulsaba a los monarcas africanos a atacarse entre sí y hasta convencía a los padres para que vendieran a sus hijos, en ocasiones por despecho. Los barcos de esclavos que cruzaban el Atlántico estaban tan abarrotados que sólo el hedor mataba a muchos: ciento veintinueve esclavos habían muerto, decía, la primera noche de una travesía reciente. De nada servirían, añadía, las normas oficiales acerca de la carga de esclavos, como las que habían intentado dictar los portugueses, de modo que, debido a la indulgencia respecto a la trata destinada a las Américas, los hombres incurrían automáticamente en pecado mortal, y aconsejaba que quienes en Sevilla, como Jorgess y otros distinguidos mercaderes, participaban en la trata, hablaran de inmediato con su confesor.[21]

Esta severa amonestación no causó efecto y el Arenal de Sevilla siguió lleno de barcos que partían hacia las islas de Cabo Verde, cuando no hacia el África continental.

Unos años después, Bartolomé Frías de Albornoz, abogado oriundo de Talavera que había emigrado a México, fue más lejos que Mercado, en su *Arte de los contratos*, publicado en Valencia en 1573. Fue el primer profesor de Derecho civil en la Nueva España y ahora se le considera el «padre de los juriconsultos mexicanos», paternidad que ciertamente ha tenido una numerosa progenie. En su libro ponía en duda que a los prisioneros de guerra se les pudiera esclavizar legalmente. A diferencia de Mercado, creía que a ningún africano le suponía un beneficio vivir como esclavo en las Américas y que el cristianismo no podía justificar la violencia de la trata y el secuestro. Obviamente, declaró, los sacerdotes eran demasiado perezosos para ir a África y actuar como auténticos misioneros.[22]

Evidentemente, estas dudas planteadas precisaban una respuesta y ésta llegó en forma de revelación. Un dominico, fray Francisco de la Cruz, informó a la Inquisición en Lima de que un ángel le había dicho que los negros eran cautivos por justicia a causa de los pecados de sus antepasados y que, debido a esos pecados, Dios les había dado su color. Explicó que los negros eran descendientes de la tribu de Aser —sin duda se refería a Isacar—, eran tan guerreros e indómitos que trastornarían a todos si se les permitía vivir en libertad.[23]

Pero un jesuita, *frei* Miguel García, opinaba como Frías de Albornoz. Al llegar a Brasil en 1580, uno de los primeros miembros de su orden en ese dominio, se horrorizó al ver que la Sociedad de Jesús poseía africanos que, según creía, habían sido esclavizados ilegalmente. Decidió negarse a oír la confesión de quienes poseyeran esclavos africanos y él y un colega, *frei* Gonçalo Leite, regresaron a Europa para protestar, pero ya no se oyó hablar de ellos. En 1580 el historiador Juan Suárez de Peralta, sobrino político de Hernán Cortés, expresó un punto de vista similar. Se preguntó por qué nadie abogaba por los africanos negros cuando tantos lo hacían por los indios. No había más diferencia entre unos y otros, señaló con sensatez, sino la de que unos eran de color más oscuro que otros.[24] Su libro, sin embargo, al igual que la *Historia de las Indias* en que Las Casas decía algo semejante, no se publicó hasta el siglo XIX.

También el obispo portugués del archipiélago de Cabo Verde, *frei* Pedro Brandão, lanzó un feroz ataque contra la trata a finales del siglo XVI. Trató de ponerle fin y propuso que se bautizara y manumitiera a todos los negros.

Estos dispares desafíos a la antigua institución pararon, como los demás, en oídos sordos. España, y con ella Portugal, iniciaba una época muerta, desde el punto de vista intelectual, en la que se daba por supuesto que había de conservarse el statu quo. La era de la aventura había terminado y aún no había llegado la de la atenta filantropía considerada. Ya existía la imprenta, si bien no era un medio de comunicación general. La Inquisición condenó el libro de Frías de Albornoz por considerarlo indebidamente perturbador y, de todos modos, no podía esperarse que algo escrito en un monasterio dominico, por muy importante que fuese, lo leyeran los mercaderes a orillas del mar y de los ríos.

No obstante, gracias a estas denuncias aisladas la Iglesia puede, con mayor credibilidad de la que se le suele reconocer, presentarse como precursora del movimiento abolicionista. A lo largo del siglo XVII la Congregación para la Doctrina de la Fe en Roma continuó recibiendo cartas de protesta acerca de la trata por parte de capuchinos, jesuitas y obispos.

Quizá Mercado y Frías de Albornoz no hallaron eco, pero sí tuvieron sucesores. Así, a principios del siglo XVII, un jesuita llamado João Álvaras escribió —en privado, claro— que «personalmente creo que los problemas que sufre Portugal se deben a los esclavos que conseguimos injustamente de nuestras conquistas y en las tierras en las

que comerciamos».[25] Fray Alonso de Sandoval, un jesuita, gran viajero español nacido en Sevilla pero criado en Lima, hizo algunas preguntas embarazosas en su obra *Naturaleza... de todos los etíopes*, publicada en su ciudad natal en 1627. Concluyó que la esclavitud era el cúmulo de todos los males. En 1610 había escrito a *frei* Luis Brandão, rector del recién fundado Colegio de Jesuitas en Luanda, preguntándole si los esclavos que había visto en Brasil habían sido obtenidos legalmente o no. La respuesta de Brandão fue ambigua: «... ha habido padres eminentes en las letras en nuestra orden [y] nunca consideraron este comercio ilícito... Nosotros y los padres de Brasil compramos estos esclavos sin escrúpulos... si a alguien se le puede aceptar que no tenga escrúpulos es a los habitantes de estas regiones, pues, ya que los mercaderes que traen a esos negros lo hacen de buena fe, los habitantes pueden muy bien comprarlos sin escrúpulos a estos comerciantes y estos últimos... pueden venderlos». A continuación, advirtió a Sandoval que: «He comprobado que ningún negro dirá nunca que lo han obtenido lícitamente... con la esperanza de que se le liberte», y añadió: «En las ferias en donde se compran estos esclavos, hay siempre algunos conseguidos ilegalmente, porque fueron robados o porque los gobernantes de su tierra ordenaron que fueran vendidos por ofensas tan insignificantes que no se merecen el cautiverio; pero son pocos y buscar, entre los diez o doce mil que salen de este puerto cada año, a los pocos capturados ilícitamente es imposible...»[26] Sandoval publicó esta carta, pero, cosa sorprendente, el intercambio parece haber convencido grosso modo a los jesuitas de la legalidad de la trata.

La única consecuencia tangible de estas discusiones fue la decisión tomada por Felipe III, rey de España y Portugal, de ordenar que en todos los barcos viajaran sacerdotes.

Pese a la desatención oficial de las críticas a la nueva trata de negros, cuesta no creer que hacia 1600 no hubiese suficientes voces hostiles dentro de la Iglesia católica como para hacer que la trata se diera por terminada en la siguiente generación, más o menos, de no ser porque los protestantes del norte de Europa se introdujeron también en el negocio, como veremos en el siguiente capítulo.

En estos años hubo, asimismo, algunos indicios de que la institución de la esclavitud no se aceptaba como algo permanente. En 1571, por ejemplo, el *Parlement* de Burdeos declaró que «todos los negros y los moros que un mercader normando [probablemente de Honfleur] ha traído para venderlos deben ser manumitidos. Francia, la madre de la libertad, no permite ningún esclavo».[27] Poco después, un esclavo que viajaba entre Génova y España con su amo fue liberado en Tolosa, pues se suponía que cualquier esclavo que entrara en esta ciudad quedaba automáticamente libre. Jean Bodin, el filósofo de la soberanía, estuvo presente en esta ocasión y utilizó lo que vio para apoyar su alegato, publicado en sus *Six livres de la République*, de que un soberano todopoderoso podía abolir la esclavitud.[28] Pese a todo, las decisiones de Burdeos y de Tolosa no fueron sino incidentes ais-

lados de escasas consecuencias. Dijera lo que dijera Bodin, la esclavitud persistió esporádicamente en Francia y los franceses pronto demostrarían que, si encontraban el modo de hacerlo, estarían más que dispuestos a participar en la trata internacional.

En el siglo XVII, en la propia África occidental hubo una única expresión de incertidumbre acerca de la trata. Así, Ahmed Baba, un antiguo esclavo capturado por moros en la gran batalla de Tondibi, se asentó como abogado en Tuat, una gran ciudad con mercado en el África septentrional. Algunos de sus admiradores le abordaron, indignados por el creciente número de «ébano» que pasaba por sus oasis en la trata sahariana. Cierto, su preocupación no era la trata en sí, sino la posibilidad de que en estos caravasares hubiera algunos «hermanos» musulmanes. Ahmed Baba redactó un estudio en el que concluyó que la esclavitud era permitida si a los esclavos se les capturaba en una guerra justa, pero que a todos se les había de preguntar, antes de esclavizarlos, si estaban dispuestos a aceptar el islamismo.[29] Si la respuesta era afirmativa, se les debía liberar. Así que un hombre manumitido podría suponer en 1620 que el islam era una fe más tolerante que el cristianismo.

LIBRO SEGUNDO

La internacionalización de la trata

9. UNA BUENA RELACIÓN CON LOS NEGROS

En el siglo XVI, España y Portugal consideraban que podrían conservar el Atlántico como su lago privado. Pero desde el principio, el comercio de estas naciones imperiales se vio hostigado por piratas o intrusos, tanto en África como en las Américas.

La primera captura de un cargamento de oro de Elmina por un pirata francés ocurrió ya en 1492. En 1525, un buque galo echó anclas frente a Mpinda, al norte del río Congo, y el rey Afonso acogió en su capital a los que creía eran dos nuevos amigos europeos; los portugueses protestaron con vehemencia e hicieron cuanto pudieron por impedir que se repitiera la incursión. Pero hacia los años treinta, los portugueses consideraban ya insoportables a los capitanes franceses, en su mayoría de Dieppe, que era un gran arsenal tanto de buques como de latrocinios en alta mar. La figura más temida, constructor de navíos para el rey de Francia, pero pirata para los españoles y los portugueses, era Jean Ango, más tarde vizconde de Dieppe; uno de sus capitanes capturó en 1522 la flota del tesoro de Cortés. Ango obtuvo en 1530 la aprobación real para saquear los navíos lusos. En 1533 dos de sus buques atacaron sendos barcos portugueses frente al río Mahin, cerca de Benin, y en 1539 los mercaderes franceses ya compraban en aquella ciudad pimienta, aunque no esclavos, por lo que se sabe. Los portugueses trataron de proporcionar escolta naval a sus buques, pero ya era demasiado tarde, pues Francia había comenzado a desplazar a Portugal en los ríos Gambia y Senegal. Un renegado portugués, João Affonso, que navegaba bajo bandera francesa con el nombre de Jean-Alphonse, fue de los primeros en realizar lo que ahora se conoce como comercio triangular, navegando hacia la Costa de los Granos en busca de pimienta, y hacia la *France Antarctique*, una prometedora colonia en Río de Janeiro, en busca de madera. Además de atacar buques portugueses, probablemente llevaba algunos esclavos. Otro aventurero francés, Balthazar de Moucheron, dándose cuenta de las posibilidades del comercio africano, trató de establecer una colonia permanente en la costa de Guinea y atacó a los portugueses de Elmina con un pequeño destacamento, pero no logró desalojar a esa fuerza superior. Otras tentativas galas de ocupar Príncipe y São Tomé también fracasaron. Francia, sin embargo, estaba evidentemente decidida a desempeñar un papel en los desti-

nos de África tanto como en los de Brasil. Los registros de Le Havre, Dieppe y Honfleur sugieren que cerca de doscientos buques emprendieron viaje desde esos bonitos puertos normandos hacia Sierra Leona, de 1540 a 1578, y entre 1524 y 1565 por lo menos catorce navíos dejaron La Rochelle, que era entonces el principal puerto atlántico de Francia, rumbo a África. En 1544, Estevan Darrisague, de Burdeos, alquiló su navío *Baptiste de Saint-Jean-de-Luz* a un conocido capitán, André Morrison, para otro viaje triangular: Guinea, Brasil, Burdeos, comerciando con lo que podía, pues así solía hacerse en aquellos tiempos. No se conservan documentos que indiquen que llevaba esclavos, pero nada prueba que en la etapa más fácil del viaje de Congo a Brasil, más tarde tan bien conocida, de Guinea a Brasil, no llevara algunos.

El comercio francés decayó durante las desastrosas guerras de los protestantes en la última mitad del siglo, pero tan pronto como volvió la paz, se reanudó el sostenido en África y se sabe con certeza que en 1594 un buque de cincuenta toneladas, *L'Espérance*, de La Rochelle, llevó sin duda a esclavos del cabo López, cerca de Gabón, a Brasil.[1]

Mucho antes de esto, los ingleses también hicieron acto de presencia en las tentadoras aguas africanas. El primer aventurero que se introduciría en ellas fue William Hawkins, de Tavistock, en el Devonshire, que puso rumbo a la costa de Guinea en los años 1530, y que en 1532 trajo incluso a Inglaterra a un jefe indígena de Brasil. Sólo se proponía enseñarlo, pues había dejado como rehén a uno de sus marineros, que volvió más tarde, aunque el jefe murió en la ruta de regreso. No se trataba, por tanto, de una viaje de esclavos.

En 1553, hubo un viaje similar a Guinea, concretamente a la Costa de Oro y a Benin, al mando de dos pendencieros capitanes, Thomas Wyndham, de Norfolk, y Antônio Anes Pintado, un renegado portugués, tal vez un converso, pues su colega inglés le denunció como «hijoputa judío», pero quizá éste sólo era un insulto típico de la región de East Anglia. Tenían la intención de introducirse en el comercio del oro y lo lograron, pues sus buques trajeron ciento cincuenta onzas del metal, aunque los dos capitanes murieron en el viaje. La expedición remontó algo el Níger, entrando por el río Nun y más tarde visitó Benin, donde, siguiendo los pasos de los franceses, compró pimienta directamente al *oba*. Los capitanes resistieron la tentación del comercio de esclavos. Wyndham, que antes había navegado y fanfarroneado con Hawkins, no fue el último miembro de su familia relacionado con el comercio africano, pero sí fue el primer inglés que navegó por las peligrosas aguas del gran golfo de Benin.

El año siguiente, otra expedición, al mando del capitán John Lok, regresó de África occidental con oro, marfil, pimiento de Guinea (malagueta) y también algunos africanos de una aldea situada entre el cabo Tres Puntas y Elmina, pero sólo como figuras de espectáculo, y los tres regresaron a su pueblo pasado un tiempo. El viaje lo financiaron algunos mercaderes de la City londinense, muchos de los cuales empezaban a interesarse por el comercio con Marruecos a medi-

da que los portugueses se retiraban de allí, hasta el punto de que, a mediados del siglo XVI, los ingleses controlaban ya la mayor parte del comercio exterior marroquí. Incluso la reina María se interesaba por esta empresa. El éxito de la expedición de Lok inspiró otros viajes, por ejemplo, dos del capitán William Towerson, en 1555 y 1558, aunque, de nuevo, no parece que se interesaran por esclavos.

Estos viajes ingleses inquietaron mucho a los portugueses, de modo que en 1555 un anciano y preocupado rey Juan III envió a un embajador especial, Lope da Sousa, para que recordara a la reina María las concesiones papales que daban a los portugueses el monopolio en África, y pedirle que impidiera más intrusiones inglesas en Guinea. El Consejo Privado, de Londres, en consecuencia, prohibió estos viajes, pero la prohibición no duró ni siquiera el tiempo que la muy católica reina María permaneció en el trono inglés. En abril de 1557, el gobernador portugués de Elmina escribe a Lisboa pidiendo al rey que le envíe todos los años una flota que le ayude a proteger el castillo contra los intolerables navíos extranjeros, cuyos capitanes «saturan toda la costa con muchas mercancías de todas clases» y compran la mitad del oro disponible en la región de Elmina.[2] El éxito de los ingleses y franceses se debía al bajo precio de las mercancías que ofrecían, comparado con el de las portuguesas. Se construyeron nuevos fuertes en San Sebastian da Shama y en Accra, al oeste y al este, respectivamente, de Elmina, para impedir el comercio del norte europeo en el futuro. Pero no dieron resultado.

Con Isabel en el trono, más capitanes ingleses acudieron a Guinea, como Richard Baker, cuya expedición, al parecer, inspiró mucho después el poema de Coleridge *Rime of the Ancient Mariner*. Se habló incluso de fundar una factoría inglesa, y luego, en 1562, el capitán John Hawkins inició el comercio inglés de esclavos. Sin duda su padre, antes de morir, le había dado informaciones muy útiles sobre las corrientes, la geografía, los pueblos y los mercados africanos.

John Hawkins decidió ir a África en un momento en que el gobierno español parecía resquebrajarse bajo el peso de un exceso de compromisos. Estaba seguro, entre otras cosas, de que los negros eran mercancía muy apreciada en La Española y que en la costa de Guinea podía conseguir fácilmente un surtido de ellos. Hawkins decidió, en consecuencia «hacer una prueba».[3] Su seguridad se basaba en una visita anterior a las islas Canarias. Sus apoyos financieros eran tan distinguidos, por lo menos, como los de los tratantes de esclavos de Lisboa: su suegro, Benjamin Gonson (tesorero de la Marina); sir Thomas Lodge (alcalde o lord mayor de Londres, presidente de la Compañía Rusa y comerciante en Holanda y «Barbaria», es decir, Marruecos y África del norte); sir William Winter (jefe de la intendencia de la Marina) y sir Lionell Duckett (más tarde alcalde de Londres), «todos los cuales se complacieron tanto con sus intenciones que fueron generosos contribuyentes y aventureros [es decir, en el lenguaje de la época, inversores] de la empresa».

La reina, al aprobar la expedición de Hawkins, expresó la piado-

sa esperanza de que no llevara a los esclavos sin su libre consentimiento, pues esto sería «detestable y atraería sobre los mercaderes la venganza del cielo», al decir lo cual demostró plenamente su ignorancia tanto de las intenciones de Hawkins como de la situación de África.

Hawkins emprendió ruta con tres navíos, en 1562. Hizo escala en las Canarias, donde recogió a un piloto, se dirigió luego al río Cacheu y allí o, después, en el río Sierra Leona, capturó a trescientos negros por lo menos, «en parte con la espada y en parte por otros medios», según se dijo. De hecho, capturó a la mayoría de sus esclavos en seis buques ya llenos de *lançados* portugueses, dispuestos a salir hacia Cabo Verde.

Atravesó entonces el Atlántico hacia la costa norte de La Española, concretamente Isabela, Puerto de la Plata y Monte Cristi. Fingió que debía carenar sus buques y que sólo podía pagarlo vendiendo esclavos. Este subterfugio le permitió, en esas destartaladas ciudades tropicales y, tras algunas tortuosas negociaciones, cambiar los esclavos por «cuero, azúcar, jengibre y cierta cantidad de perlas, pero cargó también otros dos navíos con pieles y mercancías parecidas», que envió a España para su venta. Según las leyes españolas, este comercio era ilegal, y estableció el precedente de muchos actos de contrabando posteriores; así, «con mucho éxito y mucha ganancia, para sí mismo y los citados aventureros», regresó a Londres en septiembre de 1563. Había estado fuera nueve meses. Perdió las mercancías de los dos navíos suplementarios porque se las confiscaron en España pero, de todos modos, sus amigos de la City «hicieron un buen negocio».

En 1564, animado por su éxito, Hawkins emprendió un segundo viaje, contando con las inversiones de uno o dos de los que le ayudaron antes (Gonson y Winter), y también de tres influyentes lores, Pembroke, Leicester (favorito de la reina) y Clinton, así como de Benedict Spinola, uno de esos ubicuos mercaderes genoveses que se encontraban en toda ciudad europea próspera. La reina debió de aprobar esa implacable combinación de aristocracia y burguesía, pues envió con la expedición uno de sus buques, el *Jesus of Lübeck*, de setecientas toneladas, que su padre había comprado, años antes, a la Liga Hanseática. El momento parecía favorable para otro impertinente viaje al imperio español, pues acababa de llegar a Inglaterra un protestante francés refugiado, Jean Ribault, que había intentado sin éxito establecer una colonia en lo que ahora es Port Royal, en Carolina del Sur (Estados Unidos).

La expedición se dirigió de nuevo a Sierra Leona, probablemente fue también a la isla de Ceberro, al sur, y todos los días desembarcaron «para llevarse a los habitantes... incendiando y destruyendo sus pueblos». Esto fue muy mal visto por los portugueses, que tenían la costumbre de negociar cautelosamente por sus esclavos. Una vez más, Hawkins capturó algunos esclavos en buques portugueses, realizó intercambios con dos monarcas locales tras lo cual puso proa hacia las Indias occidentales, esta vez con cuatrocientos africanos a

bordo. Llegó a la costa de Venezuela, donde vendió sus esclavos, primero en la isla de las perlas, Margarita, luego en Borburata, cerca de lo que es ahora Puerto Cabello, en Curaçao, una isla próxima a tierra firme que había sido ocupada recientemente, y en Río de la Hacha y Santa Marta, en la península de Guajira, en la moderna Colombia. En todas partes los españoles se condujeron con duplicidad y los ingleses con arrogancia. Una vez más, Hawkins trató de hacer creer que sólo podía pagar sus compras si vendía esclavos. Regresó a Inglaterra, después de pagar los impuestos, pasando por la nueva, aunque temporal, colonia francesa de Florida, «con gran provecho para los inversores de dicho viaje, como también para el reino, al traer al mismo oro, plata, perlas y otras joyas»: cincuenta mil ducados de oro, según Guzmán de Silva, embajador español en Londres, ante quien Hawkins se vanaglorió de haber sacado una ganancia del sesenta por ciento. Más tarde, nombraron caballero al aventurero, que puso en su escudo la imagen de una mujer negra.

Pronto se habló de un tercer viaje de Hawkins. Guzmán de Silva trató de impedirlo, quejándose a la reina, y ésta se lo agradeció, pero era grande lo que Guzmán llamaba «la codicia de esas gentes» y algunos miembros del consejo de la reina tomaron acciones en la nueva expedición. Esta vez, sin embargo, Hawkins fue dando largas y el capitán John Lovell, de Plymouth, se hizo a la mar desde Londres (con un buque cargado por Hawkins), se apoderó en aguas de Cabo Verde de algunos navíos portugueses llenos de esclavos, siguiendo la costumbre de Hawkins, y trató de venderlos en Río de la Hacha. Mas aunque hizo causa común con un pirata y tratante francés llamado Jean Bontemps, y aunque ambos ocuparon Borburata, con el habitual pretexto de un accidente que requería reparaciones, el negocio no fue bueno y, al parecer, Hawkins no obtuvo nada.

Este fracaso inspiró a Hawkins el afán de desquitarse y pronto organizó un tercer viaje. El embajador español, desde luego, se enteró de los preparativos y formuló su habitual queja. De todos modos, Hawkins se hizo a la mar con sus seis navíos, dos de los cuales pertenecían a la reina. El joven Francis Drake, que ya había navegado con Lovell, iba en uno de los buques. Pese a algunos contratiempos, la pequeña flota consiguió en África entre cuatrocientos y quinientos negros, en parte capturándolos («Nuestro general desembarcó algunos de nuestros hombres... para tomar a negros») y en parte siguiendo la costumbre portuguesa de negociar con los jefes africanos. También se apoderaron de un buque portugués con esclavos, al que dieron un nuevo nombre, *Grace of God*. Tras cruzar el Atlántico, y con el pretexto habitual de reparar daños causados por el mal tiempo, reparación que sólo podían pagar vendiendo esclavos, impusieron la venta de sus cautivos en varios puertos ya familiares para ellos: Borburata, Río de la Hacha, Santa Marta. Hawkins incendió Río de la Hacha en un acto de guerra sin propósito alguno. Finalmente, en su viaje de regreso, los desvió una tempestad, esta vez real, tuvieron que refugiarse en Veracruz, único puerto donde podía repararse un buque del ca-

lado del *Jesus of Lübeck*. En septiembre de 1568, los atrapó allí una flota española, que traía a un nuevo virrey (Martín Enríquez, renombrado más tarde por haber acogido en la Nueva España a los jesuitas y a la Inquisición). Hawkins se portó con arrogancia, siguió un combate (aunque España e Inglaterra no estaban en guerra), se destruyeron algunos de los buques ingleses y los españoles requisaron el oro y las mercancías que Hawkins llevaba. De noche, dos de sus navíos escaparon y uno de ellos desembarcó a algunos marineros ingleses en Pánuco, en el norte de la Nueva España, donde los capturaron. Unos pasaron años en una prisión mexicana, pero a tres de ellos los estrangularon y los quemaron en la hoguera. Otros desembarcaron en Galicia, al norte de España, con igual fortuna. Hawkins consiguió escapar, con Drake, y llegó a Inglaterra, tras perder varios de sus buques (entre ellos el *Jesus of Lübeck*) y todas sus ganancias, pero no, cosa curiosa, su reputación. De todos modos, la primera intervención de Inglaterra en la trata atlántica tuvo un final extraño e indigno.

Portugal adoptó en África occidental una actitud más tolerante con otros europeos. En 1572 concedieron a los ingleses el derecho de comerciar pacíficamente en la costa de Guinea, de momento con oro y no con esclavos. En 1580, Felipe II de España ascendió al trono portugués, pues se había extinguido la línea masculina de monarcas lusos, y Felipe tenía, por su madre, derechos a la Corona; ambas coronas, aunque no las dos legislaciones, siguieron unidas hasta 1640. Pero desde 1580, el derrotado aspirante al trono, padre Antonio de Crato, vivió en Londres como un títere inglés y dio, con su supuesta autoridad, permiso a los buques ingleses para navegar por aguas hispano-portuguesas. La única consecuencia de todo esto fue, y por breve tiempo, una carta londinense de privilegios, otorgada en 1588, a los llamados «Aventureros de Senegal», con un monopolio de diez años; sin embargo, la aprovecharon poco, pasaron inadvertidos y parece que no se dedicaron a la trata.

Durante ese tiempo, los portugueses se quejaban menos de las intrusiones de franceses e ingleses que de los españoles, aunque estuvieran políticamente vinculados a ellos. Así, en 1608, el consejo municipal de Santiago, en Cabo Verde, pidió a la Corona que pusiera fin a la costumbre de los buques procedentes directamente de España y de las Canarias de dirigirse a la costa superior de Guinea, y hubo otras peticiones similares, pero siempre sin efecto. Los mercaderes españoles siguieron con su modesto comercio ilegal de esclavos.

En 1592, los holandeses hicieron su aparición en África. Un capitán holandés, Bernard Ericks, que iba rumbo a Brasil, donde sus paisanos habían empezado a comerciar diez años antes, fue capturado por los portugueses, que le retuvieron en la isla de Príncipe, al norte de Santo Tomé; allí comprendió que el comercio con África podía reportar cuantiosas ganancias y, una vez libre, fundó una compañía holandesa, que le envió a Guinea; su viaje fue exitoso, navegando a lo largo de la Costa de Oro, donde «estableció una buena relación con

los negros» para comerciar con ellos en el futuro. Como los africanos encontraron sus mercancías más baratas y mejores que las portuguesas, pues los mercaderes lusos empleaban a menudo mercancías compradas en Amsterdam pero subiendo su precio, y como mostraron disgusto por la violencia y opresión con que los trataban, sin contar con «su natural afición por la novedad», provocaron así la reacción de los portugueses, que se sintieron inclinados a tratarlos peor que antes. Así fue como los Países Bajos entraron en la historia de África.[4] La aventura de los holandeses empezó por el oro y el marfil, pero con la creciente escasez de elefantes en África occidental, a comienzos del siglo XVII, se redujo al oro, y únicamente más tarde se interesaron por los esclavos.

En 1600, Holanda llevaba treinta años de guerra con España y Portugal. Felipe II había tratado de prohibir la entrada de navíos holandeses en los puertos portugueses y españoles, lo cual estimuló a los holandeses a interferir en el comercio luso-hispano. La República de los Países Bajos estaba creando, para entonces, lo que pronto sería la marina mercante más importante del mundo. Amsterdam, su capital, con sus tejados con gabletes, su atestado puerto, sus diez mil buques propiedad de complicadas sociedades, y sus mercaderes sostenidos por los ricos pastos del delta del Rin, se estaba convirtiendo en el mayor centro mundial de finanzas y seguros. En cierta medida, esta actividad la dirigían judíos sefardíes, que pudieron hallar en Holanda refugio de las inquisiciones española y portuguesa, y que conocían bien el volumen y la naturaleza de los mercados español y brasileño. La riqueza del país pronto permitió a los holandeses disponer del único ejército estable en Europa comparable al español.

El hecho de que Bernard Ericks fuera rumbo a Brasil explica muchas cosas. La entrada de los holandeses en el comercio con América había comenzado en colaboración con los mercaderes alemanes de los puertos hanseáticos. Para 1600, los holandeses se encargaban ya de la mitad del transporte comercial entre Brasil y Europa. Había capital holandés invertido en las plantaciones brasileñas de caña a las que vendían buena maquinaria fabricada en Italia, como grandes calderas de cobre, iguales a las que los venecianos emplearon en el Mediterráneo oriental. Como ya se ha visto, los buques holandeses habían comenzado ya a transportar azúcar sin refinar de Brasil a las refinerías de Holanda, y luego exportaron el producto a todo el continente, incluso a países con los cuales Holanda estaba en guerra.

Fue en 1599 cuando empezó en serio la empresa africana de los holandeses; a partir de entonces sus buques quedaron exentos de impuestos si regresaban con oro. Pronto hubo veinte navíos holandeses que iban regularmente allí. Empezaron a realizarse viajes similares al Caribe, ante todo, al principio, para traer la sal necesaria en las pesquerías holandesas. Para 1600 muchos buques holandeses navegaban regularmente en su propia *Carreira da Mina*, a menudo financiados por los mismos que fundaron la gran Compañía Holandesa de las Indias Orientales. En 1602, año en que se registró esta última em-

presa, se publicó incluso un libro sobre la costa de Guinea, obra de Pieter de Marees.

Los mercaderes holandeses estaban para entonces bien equipados para comerciar en la costa de Guinea, pues no sólo llevaban telas mejores y más baratas que los portugueses sino que podían ofrecer telas indias, como la muselina, y lingotes de hierro sueco, que codiciaban los mercaderes árabes, más refinados y exigentes cada día.

En 1600 Pieter Brandt, otro emprendedor capitán holandés, hizo un viaje todavía más ambicioso, a Mpinda, donde, gracias a la calidad de su mercancía, él y los capitanes que le siguieron se hicieron inmediatamente populares con los sonyos, un pueblo culto, teóricamente súbdito del rey del Congo. Los portugueses convencieron a los sonyos para que excluyeran a esos intrusos, y entonces Brandt avanzó hacia el norte, hasta la bahía de Loango. Los reyes de los vilis, los gobernantes más poderosos de la región, habían mantenido a distancia a los portugueses, que a veces les compraban marfil y cobre, éste procedente de la región metalífera a ciento cincuenta kilómetros tierra adentro, en el valle del río Niari.

Los holandeses, gracias menos a Brandt que a otro aventurero, el capitán Pieter Van der Broecke, se establecieron, con precariedad, en la costa de Loango. Van der Broecke tenía buenas relaciones con el rey de los vilis. Él y sus amigos compraban marfil, para el cual había gran demanda en Amsterdam, durante el siglo XVII, especialmente entre mercaderes residentes en las hermosas casas de Herrengracht.

El comercio holandés de esclavos se inició lentamente, aunque en la última década del siglo XVI se realizaron algunos viajes con este fin. Varios mercaderes de Amsterdam compraron esclavos; pero les dijeron que no podían venderse en su ciudad, al parecer por razones morales. Lo mismo ocurrió en 1596, cuando un capitán de Rotterdam, Pieter Van der Haagen, llevó un cargamento de ciento treinta esclavos a la capital de Zelanda, Middleburg, cuyo consejo municipal estudió el asunto y decidió, de nuevo por razones morales, que en ella no podían venderse esclavos. Al año siguiente, Melchor Van Kerkhove llevó dos buques a Angola —término que a la sazón indicaba cualquier lugar al sur del cabo Santa Catalina— para comprar esclavos y venderlos en Brasil o en el Caribe, pero los portugueses capturaron sus navíos. En 1605, el mercader Issac Duverne llegó a un acuerdo con plantadores de Trinidad, en Cuba, para llevarles quinientos cautivos de Angola, pero no está claro si llegó a realizarse el negocio.

En 1607 se fundó la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales, siguiendo el eficaz modelo de la Compañía de las Indias Orientales. Al principio fue un fracaso. Una Compañía Unida, más antigua, se transformó, en 1610, en la Compañía de Guinea, y dos años después construyó una fortaleza en Mouri, en la Costa de Oro, que pronto, rebautizada Fuerte Nassau, fue el cuartel general de la lucha holandesa contra los portugueses.

La expansión holandesa se caracterizó tanto por las negociaciones como por la guerra. Así, en 1617 compraron a los portugueses la es-

tratégica isla de Gorée, en la cual construyeron dos fuertes, al tiempo que muy cerca pero en tierra firme levantaban una factoría, en río Fresco. De modo que los holandeses tenían ya acceso a Senegambia y la Costa de Oro. Pero no parece que comerciaran de modo habitual con esclavos.

Tras doce años de tregua se reanudó la guerra contra España (y contra Portugal, todavía unido a España). La Compañía Holandesa de las Indias Occidentales (la Compañía «Oude» de los historiadores) se restableció y recibió el monopolio por veinticuatro años del comercio holandés con África y las Indias occidentales. La gobernaba el consejo de los Diecinueve (llamado Heeren XIX), en el que tenían mucha influencia los fanáticos calvinistas de Zelanda y Holanda, y cuyo presidente nombraban los Estados Generales. Parte de su capital procedía de fondos públicos, y aunque la compañía pagaba a sus soldados, el gobierno se los proporcionaba, así como el material de guerra. La compañía se dividía en cinco cámaras, cada una relacionada con una parte distinta del país y responsable del control de una parte del capital; la de Amsterdam era la dominante pues poseía la mayor porción del capital. El éxito de esta empresa fue enorme, tanto en la guerra como en el comercio.

El hombre clave de la nueva empresa era un visionario, nacido en Amberes, Willem Usselinx. Antes de la rebelión holandesa contra España fue meritorio de mercaderes en muchos de los grandes puertos europeos, vio el regreso de la flota española del tesoro al Arenal de Sevilla, a los portugueses echar ancla en las Azores, y la descarga de azúcar de Brasil en Oporto. Hacia 1570 huyó de Amberes a Amsterdam, donde formó parte del brillante círculo del geógrafo Petrus Plancius. A menudo exponía a este grupo sus ideas sobre la necesidad de que los holandeses trataran de hacerse con la misión imperial de Portugal y de suceder al poderío español. En numerosas cartas y discursos pedía que los Estados Generales persuadieran o, de ser necesario, forzaran a los españoles a permitir a los holandeses comerciar y establecer colonias, especialmente en zonas donde las segundas no existían todavía. Fue de los primeros europeos en darse cuenta de que las Américas podían aportar mucho al Viejo Mundo, como lo probaba el ejemplo de Brasil, donde ya había penetrado el capital holandés. Como calvinista que era y enemigo del papado, pensaba también (sin conocer personalmente a los afectados) que podía persuadirse a los indígenas indios de que aceptaran a los holandeses como jefes mucho más fácilmente que a los latinos. Desde luego, como todos en su época, se oponía a la idea de alentar la industria colonial, pero sugirió la emigración de agricultores, entre ellos alemanes y bálticos, que ya, como marineros, aportaban mucho al poderío marítimo holandés. Criticaba el trabajo esclavo, pues pensaba, como lo haría Adam Smith siglo y medio más tarde, que no era económicamente productivo y, cosa excepcional en su tiempo, que era inhumano. Creía que el trabajo de blancos libres sería mejor que el de los esclavos, incluso si tenían que permanecer toda la noche en los molinos de azúcar.

Para empezar, y debido a la insistencia de Usselinx, la nueva compañía eludió el comercio de esclavos, que algunos emprendedores accionistas habían propuesto, pues los directores decidieron, tras consultar con teólogos, que el comercio con seres humanos no estaba moralmente justificado. Esto puede parecer extraño, dado que en aquellos tiempos los calvinistas solían aceptar la esclavitud tan irreflexivamente como los católicos, pues unos y otros creían que se derivaba de la maldición de Ham. Pero ya en 1515, en Amsterdam, el brillante poeta Gerbrand Brederoo había escrito la primera obra literaria de crítica de la esclavitud: en su *Moortje, el pequeño moro*, basado en una traducción francesa libre del *Eunuco* de Terencio, hablaba del tráfico de esclavos como una «costumbre inhumana, una desvergüenza de descreídos. ¡Que se venda a personas en una esclavitud propia de caballos! Y en esta ciudad los hay que se dedican a este comercio».[5] De modo que a los directores de la compañía en los que no influyeran los pastores calvinistas les afectaban sus visitas al teatro.

A pesar del dramaturgo y de los pastores, algunos mercaderes independientes de Amsterdam se dedicaban, ya en 1620, al tráfico de esclavos. El más destacado era el sefardí Diogo Dias Querido, nacido en Oporto, Portugal, que había vivido un tiempo en Brasil. En su casa de Amsterdam, tenía criados negros (¿o eran esclavos?) a los que enseñó para que sirvieran de intérpretes en los viajes africanos que organizaba. Durante años, Dias Querido desempeñó un papel importante en el comercio exterior holandés, pues además de llevar a Brasil, a pequeña escala, a esclavos, importaba azúcar de Brasil y de Santo Tomé y lo vendía en Livorno y Venecia. Pero durante la tregua de los doce años (de 1610 a 1622) sólo de veinte a cuarenta buques iban desde Holanda a Guinea todos los años, y únicamente dos o tres de ellos navegaban por cuenta de Dias o de otros mercaderes interesados en la trata.

Al principio, estas iniciativas holandesas, llenas de premoniciones, tuvieron escaso efecto en las actitudes imperiales hispano-portuguesas. Sin duda los portugueses de Luanda se quedaron perplejos sin saber qué hacer con los holandeses que se instalaron en Loango, al norte de su propia ciudad, pues creían que la fuerza era la única respuesta a sus incursiones, y la Corona, en Madrid, se mostraba renuente a actuar. Cervantes, en su obra maestra, da la impresión de que el negro era un buen reclamo económico y que la Guinea se había convertido en un lugar para hacer buenos negocios. Cuando a Sancho le prometen el reino de Micomicón, se entristece porque sus vasallos son negros. Pero se consuela rápidamente: «Qué se me da a mí que mis vasallos sean negros; habrá más que cargar con ellos y traerlos a España donde los podré vender... de cuyo dinero podré comprar algún título» (parte I, cap. XXIX). La corte, si se acordaba de los negros africanos, era porque estaba preocupada por la rebelión en la Nueva España de los yangas, que por haber nacido en Amé-

rica eran menos sumisos que los bozales nacidos en África. La rebelión duró varios años (1607-1611), hasta que un conciliador virrey permitió a los esclavos huidos que vivieran en su propia comunidad, San Lorenzo de los Negros, cerca de Córdoba, en la sierra de Orizaba, presumiendo que así no atacarían ni a viajeros ni a pueblos blancos. En 1612 hubo otra rebelión de negros; se dijo que amenazaban la capital de la Nueva España, pero la aplastaron con la ejecución de treinta y seis negros. En Brasil, al gobernador general le preocupaba la insistencia de los plantadores menores, que alegaban que no podían permitirse esclavos africanos, en emplear a esclavos indios, capturados a millares en el interior; esta pobreza condujo a las extraordinarias expediciones —entre 1600 y 1750— de las *bandeiras*, grupos de bandidos que en su búsqueda de esclavos indios exploraron gran parte del centro de América del Sur, lejos del mar, y aniquilaron a los pueblos indios.

Tal vez la aparición de los holandeses en el panorama comercial internacional pareció menos notable en la Nueva España que el hecho de que en la América hispana hubiese ahora esclavos mulatos. La desastrosa expulsión definitiva de España de los moros, en 1610, no perturbó el comercio de esclavos, puesto que se exceptuaba de la expulsión a los esclavos moros, aunque a partir de 1626 se les obligó a aceptar el cristianismo. En 1616 había en Cádiz trescientos esclavos moros y quinientos negros, la mayoría ocupados en construir fortificaciones para defender la ciudad de nuevos ataques ingleses. En Lisboa, en 1620 había aún más de diez mil esclavos, casi todos negros, y en 1641 se prohibieron allí los esclavos moros; entretanto, en 1606 y de nuevo en 1628, se fijaron límites al retorno de esclavos negros desde las Américas (sólo se podía mandar a los varones mayores de dieciséis años de edad). Pero ni las entidades religiosas ni los particulares habían renunciado a tener esclavos en Europa.

El dominio portugués de la trata provocaba además mala sangre con sus amigos nominales, los españoles, que acusaban a los portugueses de ser ladrones que robaban la plata española, de ser herejes judíos que seguían practicando el judaísmo tras la máscara de cristianos, y de llenar las Américas de negros educados en sus creencias heréticas. En consecuencia, el Consejo de Indias emitió una ley, en 1608, que dificultaba a los extranjeros el hacer negocios en la América hispana, pero esta ley nunca se aplicó al comercio de esclavos.

Debido a todas estas dificultades, eran muy lentas las negociaciones en la Junta de Negros de Madrid para un nuevo asiento (es decir, contrato) de esclavos en el imperio español, tan lentas que diríase que los mercaderes y las flotas holandesas no existían. Así, en 1611, la Casa de Contratación de Sevilla propuso la división en dos partes del tradicionalmente valioso acuerdo privado: una que se aplicara a buques cuyos capitanes compraran esclavos en Cabo Verde, con la obligación de registrar su cargamento en Sevilla, y la otra, referente al transporte de esclavos directamente de Angola a Brasil y las Indias. El plan no fue aceptado, pues habría prolongado considerable-

mente un viaje que ya era extraordinariamente largo. Los mercaderes de Sevilla argüían que permitir a los buques de esclavos dirigirse directamente a las Américas desde Lisboa o las Canarias, igual que desde Sevilla, permitiría a más capitanes eludir el pago de impuestos. Los sevillanos insistían en que los funcionarios de Lisboa y las Canarias eran menos meticulosos que los de Sevilla. Por esto querían que los buques fueran a Sevilla, donde se registraría a los esclavos, con fines fiscales para luego transportarlos en navíos españoles a través del Atlántico. Los portugueses afirmaban que la adopción de estos nuevos procedimientos arruinaría a Portugal.

Pero la autoridad suprema, el Consejo de Indias, que veía el comercio de esclavos ante todo como una cuestión fiscal, dio finalmente la razón a los sevillanos. Todo buque de esclavos que se dirigiera al imperio español debía inspeccionarse primero en Sevilla, de modo que los africanos destinados al Nuevo Mundo irían primero a Sevilla, desde donde los transportarían en alguna de las carabelas que formaban las escuadras anuales. Sólo en el caso de que no hubiera buques españoles disponibles se permitiría a los mercaderes portugueses llevar esclavos al Nuevo Mundo hispano.

Pero no había candidatos para contratos en estas condiciones. El viejo asentista Vaz Coutinho siguió vendiendo provisionalmente licencias en provecho propio, hasta que finalmente, en 1616, tras mantener entrevistas con otros candidatos, y de nuevo en contra de las protestas de los sevillanos, se concedió un contrato a un millonario portugués, Antônio Fernandes Elvas, que se comprometió a pagar ciento veinte mil ducados anuales por importar —a través de sendas licencias, desde luego— entre tres mil quinientos y cinco mil esclavos a las colonias españolas. Ya tenía un contrato similar para abastecer a Brasil con esclavos de Angola, por el cual había pagado veinticuatro millones de reales; un primo suyo, Duarte Pinto d'Elvas, tenía el derecho de comerciar con esclavos desde Cabo Verde, derecho que Antônio adquirió por quince millones de reales.

Elvas pertenecía a una familia pudiente, era miembro de la próspera comunidad de conversos portugueses de Madrid, y se había casado con una mujer rica, Elena Rodrigues de Solís (también de origen judío y cuyo hermano estaba pudriéndose a la sazón en los calabozos de la Inquisición en Cartagena de Indias). Había sido tesorero de la hija de Felipe II, la infanta María, y en Lisboa, donde prefería vivir, poseía numerosas propiedades, así como una lujosa quinta, *Mil Fontes*, en las afueras. Para acallar las quejas españolas, Elvas aceptó llevar (en teoría) a Sevilla los buques destinados al Caribe, para que los inspeccionaran, antes de emprender viaje a las colonias; además, desembarcaría sus negros sólo en Cartagena y Veracruz, con lo cual sería más fácil cobrar los impuestos.

Elvas se convirtió así en responsable de casi todo el comercio legal de esclavos desde África a América. Esto tuvo consecuencias espectaculares, pues tras algunos años malos (de 1611 a 1615 sólo se había concedido licencia a Vaz Coutinho para nueve buques que transporta-

ron apenas a mil trescientos esclavos), entre 1626 y 1630 se dio licencia a ciento treinta y nueve navíos, de los cuales ciento cuatro fueron a Angola-Luanda, que transportaron casi veinte mil esclavos. Entre 1621 y 1625 se dio licencia a ciento veinticinco buques, para América, las Indias occidentales y África occidental, desde el Trópico de Cáncer al cabo de Buena Esperanza, de ellos la mayoría, o sea ochenta y dos, partieron de Angola, con más de diecisiete mil esclavos.[6]

De modo que, en la era de Elvas, fueron a las Indias más esclavos que nunca. Un funcionario llamado Benito Banha Cardozo escribió en 1622 que en Luanda las gentes estaban tan ocupadas en el comercio de esclavos que descuidaban todo lo demás. En el Nuevo Mundo los colonos recibían a negros de toda África. Por ejemplo, María de Barros, de Cartagena de Indias, dejó en su testamento cuatro negros nacidos en América, tres angoleños, tres ararás (de Dahomey), dos lucumís (yorubas), un congoleño y uno de Biafra.

Elvas fue probablemente el primero en convertir su contrato en éxito comercial, pero, como suele suceder con esos contratos, su asiento provocó grandes envidias y no sólo entre los sevillanos. De allí surgieron sus problemas: lo acusaron de estafar al rey, se defendió mal y acabó en la cárcel, donde murió. Una vez volvió a empezar la guerra con Holanda, en 1621, en gran parte como resultado de la decisión de la Corona de volver a imponer el embargo sobre el comercio holandés, el asiento pasó a Manuel Rodrigues Lamego, que en 1623 obtuvo un nuevo contrato de ocho años, pese a las reclamaciones de Elena Rodrigues de Solís, la viuda de Elvas. Desde entonces, se permitió que los buques de esclavos se registraran en Lisboa, y la mayoría lo hicieron, de modo que, a fin de cuentas, los portugueses seguían siendo los mayores transportadores de esclavos.

Rodrigues Lamego era otro mercader converso, enriquecido ya por la trata en Angola, amigo y pariente de banqueros de Brasil, y del norte de Europa, entre ellos varios de Holanda. Como su predecesor Elvas, Lamego era dueño de valiosas haciendas en Portugal. Pero como otros mercaderes cristianos nuevos de la época, vivía en el temor constante de la Inquisición, cuya actividad se veía acuciada por mercaderes envidiosos y menos afortunados de Sevilla; el hermano de Lamego, Antônio sufrió un auto de fe en 1633 y su hijo, Bartolomé Febos, estaba constantemente amenazado por una tragedia similar, pues se hallaba estrechamente relacionado con la poderosa red comercial de conversos de Madrid. Como Elvas, Lamego ganó mucho dinero con el asiento, aunque entre 1626 y 1630 se licenciaron para África sólo cincuenta y nueve buques, la mayoría de los cuales fueron a Luanda y cargaron unos ocho mil esclavos. Para entonces, eran los intrusos los que satisfacían gran parte de la demanda de esclavos; muchos eran mercaderes menores españoles y portugueses a quienes los poderosos comerciantes portugueses habían mantenido al margen de los contratos nacionales. Con todo, en el quinquenio siguiente, 1631-1635, se licenciaron ochenta navíos, sesenta y cuatro de ellos para Angola, con más de once mil esclavos a bordo. Entre

1636 y 1640 las cifras fueron similares: ochenta y tres buques, que en teoría transportaron once mil esclavos, la mayoría de Angola, adonde fueron setenta y seis buques.

Estos incrementos, tanto los oficiales como los ilegales, fueron consecuencia del permiso concedido por Felipe IV en 1627 a los mercaderes portugueses para que comerciaran «donde quisieren» en el imperio «ibérico». El hecho de que tantos de ellos fueran conversos no influyó en el rey ni en su primer ministro, el gran Olivares, pues éste siempre había mostrado buena disposición hacia esa minoría; tal vez esto se explique también por las gotas de sangre judía que tenía por su bisabuelo, Lope Conchillos, que fuera secretario de Fernando el Católico.

Desde luego, continuaron sin trabas la ilegalidad, la corrupción y el contrabando. Hubo innumerables casos de buques cuyos capitanes, al arribar a Cartagena de Indias, declaraban llevar menos esclavos de los que transportaban en realidad, pongamos por caso doscientos en lugar de quinientos, lo cual, evidentemente, tenía consecuencias fiscales. El principal mercader de Cartagena era, por entonces, el portugués Jorge Fernández Gramaxo, que había comenzado a comerciar con esclavos en 1594 por cuenta de su tío, Antônio Gramaxo. Para 1619, Jorge defraudaba en tan gran escala a la tesorería española que parecía, según dijo un contemporáneo, que por sí solo destruiría las Indias. Antaño había sido representante de Gomes Reinel y luego de Vaz Coutinho. Poseía varias propiedades en las afueras de Cartagena, donde «almacenaba» a los esclavos introducidos ilegalmente, al modo como, en el siglo XX, sus sucesores espirituales almacenarían la cocaína en la misma región. Jorge mantenía constante correspondencia con Amsterdam, Lisboa y Sevilla. Las autoridades intentaron acusarlo de mantener contactos ilegales, traicioneros, con Estados extranjeros (los Países Bajos en especial), pero eludió todas las acusaciones gracias a que, como los traficantes de drogas modernos, era un benefactor local. Con el tiempo, le nombraron comandante de las fortificaciones de Cartagena y esto determinó que ya no se le pudiera acusar. Murió en 1626, muy rico, dejando su fortuna a su sobrino Antonio Núñez Gramaxo, que pronto la derrochó.[7]

Pero el caso más espectacular de contrabando fue el de João Correia de Souza, gobernador de Angola, que, después de administrar desastrosamente esta provincia, el 3 de mayo de 1623, emprendió ruta hacia Cartagena, en un buque con trescientos esclavos, así como una gran cantidad de plata; lo vendió todo sin registrarlo, gracias a la connivencia del gobernador de Cartagena, amigo suyo desde hacía muchos años.

Pese a estas irregularidades, la Corona de Madrid —que todavía estaría unida durante unos pocos años a la de Lisboa— favorecía el tráfico de esclavos. Daba el tono para el nuevo siglo el hecho que en 1607 el rey de España dijera al nuevo gobernador de Angola, Manuel Pereira Forjaz, que durante su gobernatura debía alentar la compra de esclavos, con el fin de aumentar los ingresos de la tesorería real;

además, no debía permitir que ningún hombre blanco acudiera a los mercados de esclavos del interior, pues los intermediarios africanos solían resultar más baratos que los europeos. Para entonces, de hecho, la mayoría de los esclavos que se compraban en Angola los vendían los *lançados*, que vivían sin dificultades en dos mundos, uno pagano y el otro cristiano.

Un personaje típico de esos últimos años del control hispano-portugués de la trata en el Atlántico, de hecho en toda América, fue Diego de la Vega, de Madeira, originario de la ciudad comercial de Medina del Campo, que amasó una fortuna vendiendo esclavos de contrabando para las minas de plata peruanas. Después de trabajar muchos años con los tratantes de esclavos angoleños, acabó en prisión, como Elvas, por contrabandista en gran escala. Le arruinó la prohibición, decretada en 1622, de emplear la ruta terrestre de la nueva colonia de Buenos Aires a Chile y Bolivia, que obligaba a que los esclavos destinados al Perú y a las demás colonias del Pacífico hicieran un enorme rodeo por Panamá, donde se les podía contar fácilmente y así hacer pagar los impuestos correspondientes.

Para los portugueses, más desconcertante a primera vista que el desafío holandés fue la guerra en el reino de Ndongo, en el interior, más allá de Luanda. La nueva guerra estalló después de 1608 y tuvo su origen en una serie de brutales ataques contra el pueblo mbundu de Ndongo lanzados por el pueblo lunda, nómada, bebedor de vino de palma y a menudo caníbal. Para conservar su movilidad, los lunda no criaban a sus hijos; hasta su monarca, con su larga cabellera adornada con conchas y su unción diaria con la grasa hervida de sus enemigos, mataba a los hijos que le daban sus veinte o treinta muy perfumadas esposas. Para mantener la población, adoptaban adolescentes de los pueblos a los que derrotaban. Estos novicios, a los que consideraban esclavos, llevaban un collar de hierro como signo de su condición, y ésta duraba hasta que podían ofrecer al rey la cabeza cortada de un enemigo. Un marinero inglés, Andrew Battell, encarcelado muchos años por los portugueses, primero en Brasil y luego en Luanda, pudo observar a los lunda, precisamente cuando atacaron Benguela, una nueva colonia costeña, a cuatrocientos kilómetros al sur de Luanda, en la orilla norte del fangoso río Kuvu, fundada por los portugueses al mando de Manuel Cerveira Pereira. La empresa no tenía como único fin la posibilidad de comerciar con esclavos, pero figuraba probablemente como prioridad en las intenciones del nuevo conquistador. Después de su victoria, los lunda vivieron del ganado y de los cerdos capturados y de la venta de la población a los mercaderes portugueses. Con el tiempo, los lunda se instalaron, ya sedentarios, en otro territorio y adoptaron actitudes convencionales, en cuanto a tener familia e hijos, y se convirtieron en un formidable imperio centroafricano, que comerció con esclavos al modo tradicional y a gran escala.

Alrededor de 1620, los portugueses tenían tres medios de obtener esclavos. El primero y más usual era comerciar con jefes o reyes,

como se hacía en la mayor parte de la costa africana; en la región de Luanda dependía de que los *pombeiros*, que primero fueron portugueses pero ya en el siglo XVII eran luso-africanos o africanos, negociaran con los monarcas, como el *ngola*, que incluso cuando estaba en guerra participaba en este negocio. El segundo medio consistía en obtener los esclavos que eran, por decirlo así, producto derivado de la guerra, o de guerras sostenidas en apariencia, pongamos por caso, para buscar minas de plata, pero en realidad para capturar esclavos; a este medio solían recurrir con frecuencia los gobernadores deseosos de sacar cuanto provecho fuera posible de su cargo en Angola, en general de breve duración. El tercer medio era el tributo.

Un nuevo gobernador portugués en Luanda, Luis Mendes de Vasconcelos, inició una campaña para acabar con las continuas amenazas del *ndongo*. Capturó la capital del reino, Kabasa, y el rey huyó. En este caso, Mendes perjudicó con su victoria el comercio de esclavos, pues al vencer al *ngola* debilitó al monarca, que en aquella época era el proveedor más eficaz de esclavos que los navíos portugueses transportaban a Brasil. Sin embargo, el servicio de este gobernador a la trata no fue insignificante; no podía esperarse menos del yerno Manuel Caldeira, una de las figuras principales de este negocio en el siglo anterior. Derrotó a un jefe africano llamado Bandi, a quien impuso un tributo anual de cien esclavos y prohibió, además, a los portugueses o mulatos que se internaran en busca de esclavos, tarea que se reservaba a los *pombeiros* negros. Éstos solían desaparecer durante un año o más, y reaparecían a la cabeza de hasta seiscientos esclavos encadenados, muchos de los cuales llevaban sobre la cabeza cargas de marfil o cobre.

Los siguientes gobernadores (João Correia de Souza, Pedro de Souza Coelho y el obispo Simão de Mascarenhas) trataron de restablecer las relaciones con el *ngola*, pues se habían dado cuenta de que para asegurar el comercio de esclavos, tan conveniente como provechoso, necesitaban en la región de Luanda un Estado estable con el cual tratar. El rey del Congo estaba debilitado y el de los lunda era caprichoso, de modo que, con todos sus inconvenientes, el *ngola* parecía preferible. Finalmente los portugueses consiguieron hacer la paz, en gran parte debido a su hábil diplomacia con la notable hermana del *ngola*, Nzinga (bautizada como doña Ana de Souza), que vivía en Luanda como embajadora de su hermano, al que sucedió en 1623, aunque no antes de envenenar a su sobrino, hijo del difunto *ngola*, o acaso de comer su corazón. Nzinga hubiese querido restablecer el comercio de esclavos con los europeos, pero Portugal le declaró insensatamente la guerra porque había comenzado a dar asilo a los cautivos huidos de la costa. Los portugueses establecieron un *ngola* títere, Ari, bautizado como dom Felipe I, que accedió a pagar a los colonos un tributo de cien esclavos al año, así como permitir a los jesuitas construir una iglesia en su capital, Punga. Se volvieron a abrir las ferias para la venta de esclavos, aunque continuó la guerra con Nzinga, a veces esporádicamente, a veces con denuedo. La princesa adoptó

algunas de las costumbres de los lunda, como el canibalismo y el infanticidio, y llegó a encabezar el poder militar más fuerte del sur de Angola, al que los portugueses no pudieron derribar. Nunca fue la proveedora de esclavos en que los sucesivos gobernadores de Luanda esperaron que se convirtiera; el *ngola* títere tampoco podía proporcionar el número de esclavos que querían y a veces los portugueses tuvieron que conformarse con esclavos viejos o muy jóvenes en vez de contar con los que estaban en la flor de la edad.

En aquellos tiempos, la riquísima colonia portuguesa de Santo Tomé, en el golfo de Guinea, casi en el Ecuador, sobrevivía como un almacén o factoría indispensable, en apariencia sin haber cambiado, pese a las periódicas amenazas de la flota holandesa. En 1627, fray Alonso de Sandoval, un culto jesuita sevillano, describía cómo los buques portugueses o españoles llevaban allí cargamentos de esclavos de toda la costa occidental de África. Muchos llegaban ahora de las «Caravalias» (el Kalabarai Ijo, de los centros de trata Nueva y Vieja Calabar, en el golfo de Benin, hasta que Bonny los tomó a finales de siglo). Las Calabar eran ciudades sin rey, aficionadas a guerrear entre ellas, a veces con el fin concreto de obtener esclavos para el mercado exterior.

Pero en las Américas predominaban los esclavos angoleños; tanto que en 1615 otro jesuita, fray Diego de Torres, mandó hacer una gramática angoleña para beneficio de los que trabajaban en las minas de Potosí.

El imperio hispano-portugués era, en los comienzos del siglo XVII, una empresa tan vasta que difícilmente podría tener parangón en la historia. Pero su volumen, pretensiones, poderío y aparente prosperidad incitaban a atacarlo. En 1623, la recién reformada Compañía Holandesa de las Indias Occidentales preparó un ataque muy innovador. Tras ocupar temporalmente Benguela, planearon primero un ataque naval a Bahía, el puerto del imperio azucarero en el nordeste brasileño, desde donde la flota volvería a cruzar el Atlántico para unirse a otra flota, llegada directamente de Holanda, y ambas atacarían Luanda, la mayor colonia europea de África y fuente principal de la mano de obra esclava para Brasil.

La idea de esta operación, sobrecogedora por su audacia pero llena de riesgos, era de Moucheron, un especulador de propiedades de Utrecht que debía saber cómo corromper a los alcaldes de Zelanda, pero que no conocía apenas los problemas de un imperio. Al principio, sin embargo, todo marchó bien. Los holandeses tuvieron inmediatamente éxito en la primera parte de su estrategia, pues ocuparon Bahía en 1624. «Cuando entramos en Bahía —escribió Johann Gregor Aldenburg, uno de los comandantes holandeses—, sólo encontramos a negros, pues todos los demás habían huido de la ciudad.»[8] Los holandeses organizaron inmediatamente una compañía militar con estos esclavos, para que lucharan contra sus antiguos dueños.

Una poderosa expedición hispano portuguesa pronto recuperó

Bahía y los esclavos que habían luchado al lado de los conquistadores fueron ahorcados «de una manera especialmente abominable»; los holandeses tomaron poco después Olinda y Pernambuco, en el norte, desde donde desarrollaron aún más el sistema de plantaciones, que conocían bien por sus inversiones y comercio de azúcar. Parecía que hubiese surgido otro imperio, los Nuevos Países Bajos. Había comenzado en Brasil «el tiempo de los flamencos».

En África, sin embargo, los portugueses resistían en Luanda. De momento, esto no parecía importante, pues al haber conquistado una de las grandes economías que dependía del trabajo esclavo, la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales tuvo que revisar sus anteriores dudas sobre la moralidad de la trata africana. La captura de Pernambuco marcó el momento clave de esta revisión. Los que todavía se oponían al comercio con seres humanos no sabían qué sugerir sobre cómo las nuevas posesiones podían producir ganancias sin emplear esclavos. La primera mención de la trata en los registros de la Compañía data de 1626, cuando la cámara de Zelanda de esta empresa, la más calvinista de sus distintas cámaras, dio permiso para el envío de un buque a Angola —probablemente a Loango, donde los holandeses tenían ya tres factorías— y para el transporte de esclavos a la región del Amazonas, nueva factoría holandesa en el río de este nombre. La misma cámara de Zelanda permitió pronto importar esclavos también a los colonos holandeses en la Guayana y en Tobago, así como a los del nordeste de Brasil. Los primeros informes de Brasil habían señalado tanto el grave declive de la población india de la región como la dificultad de conseguir que los indígenas que aún sobrevivían trabajaran con eficiencia.

Con todo, la transformación del comercio holandés fue lenta. La compañía empezó obteniendo la mayoría de sus esclavos de los buques que sus capitanes capturaban en la guerra con Portugal, pues las dos naciones estaban constantemente en lucha en ese tiempo; por ejemplo, entre 1623 y 1637, se obtuvieron por este medio dos mil trescientos treinta y seis esclavos, vendidos en el Nuevo Mundo a un precio promedio de doscientas cincuenta guildas cada uno.

Para entonces, los holandeses tenían factorías en América del Norte; la primera fue en la isla de Manhattan, a partir de 1613, y antes de 1630 hubo también factorías de la Compañía en el Caribe. Hacia 1635, las había en Curaçao, una isla desierta frente a la costa de Venezuela, y en San Eustasio y Santo Tomás, también deshabitadas, en las actuales islas de Sotavento.

La Compañía comenzó a llevar esclavos negros a la colonia de Nueva Holanda, en América del Norte, en 1625-1626, y tres años después el reverendo Jonas Michaëlius, de Nueva Amsterdam, el primer pastor de la Iglesia Reformada Holandesa en América del Norte, se quejaba de que los esclavos angoleños eran «ladrones, holgazanes y purria inútil». El año siguiente, la Compañía declaró audazmente que «trataría de proveer a los colonos de tantos negros como fuera posible».[9]

En cuanto a Brasil, si bien la mayoría de los colonizadores se-

guían siendo portugueses, llegaban de Holanda numerosos colonos nuevos, entre ellos algunos sefardíes cuyas familias habían tenido relaciones comerciales con el territorio desde hacía generaciones. A todos les parecía que los esclavos eran allí la clave de la prosperidad; un gobernador de Nueva Holanda hacía observar en 1638 que «no es posible establecer nada en Brasil sin esclavos». Los plantadores de caña portugueses, que huyeron de la invasión holandesa, afirmaban lo mismo, de una manera distinta, al llevarse, según palabras de un testigo, «sus lindas amantes mulatas cabalgando detrás suyo en su misma cabalgadura, mientras dejaban a sus esposas blancas zapateando a través de los pantanos».[10] Pero la mayoría de los esclavos que llegaban a Nueva Holanda —unos mil quinientos al año, entre 1630 y 1640—, seguían procediendo de navíos portugueses capturados en el mar.

En 1636, se nombró gobernador general de Brasil a un primo del jefe del Estado de los Países Bajos, Johan Maurits, de Nassau, conocido más tarde en su patria por el Mauritshuis, el museo que alberga la mayor pinacoteca del país. Era un gobernante culto y con visión de futuro, decidido a que la Nueva Holanda fuese un éxito comercial y financiero. Bajo su impulso, Olinda llegaría a ser la más hermosa ciudad de la colonia y tal vez del continente: en ella palacios y casas de cuatro pisos pronto bordeaban anchas avenidas que conducían a los jardines botánico y zoológico, a sinagogas y templos calvinistas.

Sin embargo, los nuevos dueños de Brasil no podían dejar en tan malas condiciones su mano de obra.

Johan Maurits trató inmediatamente de mejorar las lamentables relaciones entre los europeos y los indios, y al mismo tiempo, siguiendo el ejemplo de Las Casas y de los primeros colonos españoles del Caribe, procuró aumentar la llegada de esclavos de África. En 1637, para conseguir esto último, envió una fuerza naval a través del Atlántico, a Elmina que, cogida por sorpresa, cayó en su poder. Esto marcaba el final de una era, pues los portugueses habían estado allí durante ciento sesenta años. Ya no hubo más misas diarias por el alma del infante Enrique, la iglesia portuguesa se convirtió en un almacén (aunque pronto se construyó una nueva capilla, a petición de la Iglesia Reformada Holandesa), se abandonaron los reglamentos para la paga y la conducta del gobernador y los funcionarios, redactados en 1529, y se olvidó la entrega diaria de cuatro panes a cada miembro de la guarnición. Los salarios a los africanos locales se pagaron en florines en vez de reales, y un predicador laico sustituyó al capellán real. Los portugueses no habían tenido gran éxito en la conversión de los indígenas y fuera de la región del castillo apenas si se encontraban católicos africanos, de modo que la conquista de Elmina significó menos para sus habitantes de lo que al principio pudo pensarse.

Los vencedores hicieron todo lo posible para excluir a los portugueses de la costa de Guinea y en 1642 se les rindió otro fuerte portugués, el de la Costa de Oro, en Axim, fundado poco antes pensando en el oro tanto como en los esclavos. Los pioneros de la acción europea en África sólo conservaron, en la vasta región al norte del Ecua-

dor, un puesto recientemente fortificado en el río Cacheu, algo al sur del río Gambia.

Johan Maurits quería que otra flota holandesa completara su plan y capturara Luanda. La compañía se mostró renuente, a lo primero, y mandó a Hendrickx Eyckhout a las factorías holandesas de la bahía de Loango, para aumentar el suministro de esclavos de este territorio a Brasil. Para Cornelius Hendrickx Ouwman, que ocupó su puesto en 1640, la cosa no resultó fácil, puesto que en 1641 sólo se enviaron doscientos cinco esclavos a Pernambuco y Olinda, aunque no hubo escasez de marfil, secoya y cobre. Los holandeses podían todavía conseguir algunos esclavos capturando buques portugueses en las aguas de Santo Tomé y Luanda, pero Ouwman, tras un año en Loango, insistió en que solamente la captura de Luanda pondría remedio a la escasez de esclavos. En mayo de 1541 los directores brasileños de la compañía aceptaron por fin el audaz plan y enviaron una flota al mando del almirante Jol, que se apoderó de Luanda en agosto, de Santo Tomé en octubre y de Benguela en noviembre. Ahora, los holandeses de Brasil tenían acceso a todas las fuentes de cautivos de Luanda, incluyendo las de la monarquía de la reina Nzinga, que «estaba ahora sumergida en esclavos para la venta», según escribió uno de los directores del gobierno angoleño, Pieter Mortamer. El rey García II del Congo se puso también al lado de los nuevos amos, y les prometió aumentar el comercio con ellos, pero no de esclavos, pues ya estaba harto de esto último, como le dijo en términos que suenan a modernos: «En lugar de oro y plata y otros productos que sirven en todas partes como moneda, los esclavos son personas, no son oro o algo hecho de tela, sino que son criaturas.»[11]

El hombre que desde el principio se opuso a la nueva política de comerciar con africanos de la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales, Usselinx, dejó su patria, decidido a fundar una empresa rival. Se dirigió primero al rey de Dinamarca, Christian IV, y cuando lo rechazaron en Copenhague recurrió al rey Gustavo Adolfo de Suecia. Este ambicioso monarca autorizó a Usselinx a fundar una Compañía del Sur, para comerciar con África; pero tras la muerte de Usselinx, esta empresa también procuró introducirse en la trata.

Los daneses pronto quisieron fundar su propia compañía africana, y en 1625 un mercader holandés instalado en Dinamarca, Johann de Willum, recibió licencia para comerciar en las Indias occidentales, Brasil, Virginia y Guinea, una vasta cadena de territorios que, en el siglo XVII, parecían formar uno solo. A los socios de la compañía se les permitía cargar sus buques sólo en Copenhague, donde debían descargarlos a su regreso. Pero, de momento, poca actividad hubo.

Los gobernantes españoles y portugueses, en esos difíciles años de derrota, retirada y decadencia de sus países, debieron darse cuenta de que los invasores holandeses eran meramente los precursores de otros países. Por ejemplo, mucho antes de los acontecimientos de

África que se acaban de relatar, Francia había echado raíces en América, primero en Canadá en 1603; la siguiente generación lo hizo a su vez en varias islas caribeñas, empezando, en 1625, con Saint-Christophe y Tortuga, esta última ocupada en colaboración con piratas ingleses. En 1627, Bélain d'Esnambuc, actuando en nombre del cardenal Richelieu, desembarcó en Saint-Christophe un contingente de trescientos emigrantes normandos. En 1635 François Fouquet fundó en París una Compañía de las Islas de América.

Fouquet era un mercader interesado desde su juventud en el comercio con América del Norte; era padre del financiero de Luis XIV, Nicolas Fouquet, y miembro del Consejo de la Marina. François Fouquet y Liénard de l'Olive recibieron permiso para ocupar Guadalupe y Martinica, lo que hicieron rápidamente; en Guadalupe, ya en el primer año de la colonización, se comenzó a cosechar tabaco. También se declararon francesas las islas de Santa Lucía, San Vicente, las Grenadinas y Grenada, aunque un intento de consolidar este pequeño imperio ocupando la isla intermedia de Dominica fracasó, debido a la acción de los indios caribe que sobrevivían peligrosamente en ella.

De inmediato se planteó la cuestión de cómo explotar estas colonias. En 1626 se había formado en Rouen una compañía para comerciar con Senegal, de donde traía marfil y goma. Tras esta empresa se puede adivinar la influencia del cardenal Richelieu, superintendente general del comercio y la navegación, decidido a aumentar la actividad marítima del país. Esta nueva Compañía de Saint-Christophe recibió permiso para comprar cuarenta esclavos. Desde este momento, se encuentra a menudo al capitán Thomas Lambert, de Rouen, en la desembocadura del río Senegal. Pronto se formaron otras dos compañías francesas, una para comerciar entre el cabo Blanco y Sierra Leona y la otra para comerciar entre Sierra Leona y el cabo López. En 1637-1638, la expedición de Lambert al Senegal avanzó ciento cincuenta kilómetros río arriba, hasta lo que luego se llamó Terrier Rouge, donde los franceses ofrecieron lingotes de hierro, telas de algodón y lino, coñac, cuentas y chucherías de plata, a cambio de goma, oro, y pimienta, pero, al parecer, no de esclavos. ¿Había escrúpulos morales o dudas religiosas? ¿Recordaron los capitanes que alrededor de 1570 un tribunal de Burdeos había prohibido vender esclavos en aquel puerto? No está nada claro. Una gran historiadora de la trata atlántica, Elizabeth Donnan, escribió: «No se sabe a ciencia cierta cuándo se descartaron los escrúpulos franceses sobre la trata, pero cuando los plantadores franceses pidieron mano de obra negra para sus crecientes plantaciones de caña [alrededor de 1640-1645], los mercaderes franceses estaban dispuestos... a proporcionar esta mano de obra.»[12]

Pudo influir en la cuestión el hecho de que en Francia había esclavos, especialmente en la marina, y que Marsella tenía todavía un mercado de esclavos. Por ejemplo, en 1639 se enterró en Perpiñán un *négrillon* de doce años de edad nacido en Cartagena de Indias.

Al igual que los holandeses y los franceses, los ingleses también estaban comenzando a actuar en la periferia del gran imperio hispano-portugués. En 1609, después de varios viajes de reconocimiento, unos colonos ingleses se instalaron en Bermuda. Pronto los ingleses estuvieron en Virginia y Massachusetts y al cabo de pocos años fundaron varias factorías en el Caribe, como la de Barbados en 1625; las de Antigua, Nevis y Montserrat, en las islas de Sotavento, ya eran consideradas posesiones inglesas en 1632.

Algunas de estas colonias necesitaban esclavos, o así se creía, especialmente las isleñas. Los habitantes indígenas de las mismas, los caribes, habían sido capturados cien años antes por los conquistadores españoles de las islas mayores. Los descendientes del ganado y los cerdos que los españoles llevaron allí casi sin darse cuenta y que vagaban por las islas desiertas proporcionaron alimento a los nuevos colonos, pero no servían, desde luego, para trabajar. ¿Podría convencerse a trabajadores de Inglaterra y Francia para que colonizaran las tierras sobre las que ondeaba ahora la bandera de su país?

De hecho, antes de que los nuevos colonizadores europeos entraran en la trata, ésta se inició en tierra firme. En 1619 John Rolfe, el primer registrador de Virginia, nacido en Norfolk, viudo reciente de la princesa Pocahontas, y que ya cultivaba tabaco, anotó que «hacia últimos de agosto llegó un buque de guerra holandés que nos vendió veinte negros».[13] Suele considerarse que este comentario es la primera referencia a la importación de esclavos negros en lo que serían, andando el tiempo, los Estados Unidos, aunque en el siglo XVI Pánfilo de Narváez, Menéndez de Avilés y Coronado habían llevado consigo esclavos en sus expediciones de conquista en Florida y Nuevo México. Además, lo que pasó en 1619 no está nada claro. La historia de los primeros tiempos de la América anglosajona carece de los amplios registros de datos y hechos que caracterizan la llegada de los castellanos a México y Perú. Probablemente el buque aludido, cuyo capitán había capturado los esclavos a un buque portugués en las Indias occidentales, no era de guerra, sino corsario.

Antes de esto, el rey Jaime I había concedido en Londres a un activo y emprendedor favorito suyo, Robert Rich (que sería poco después conde de Warwick) y a treinta y seis personas más el control del comercio inglés en África, a través de una Compañía de Aventureros (es decir, exploradores) a «Gynny» y «Bynny» (o sea, Guinea y Benin). Era la primera compañía inglesa por acciones que se interesaba por África. Rich era ya propietario de una plantación de tabaco en Virginia y probablemente esperaba conseguir esclavos negros para trabajar en ella. Por cierto que Rich había sido uno de los actores en *Masque of Beauty* de Ben Jonson, y más tarde dirigió a Oliver Cromwell una de las cartas más aduladoras que jamás se hayan escrito: «La bondad de otros es suya, la vuestra es la de un país entero.» Una «lista de los que viven en Virginia», de 1624, incluye veinti-

cuatro negros, varios de ellos, es de suponer, llegados al Nuevo Mundo como esclavos personales de pasajeros en navíos como el *Treasurer* de Rich, que arribó en 1619, y también el *James* en 1621, el *Margaret and John* en 1622, el *Swan* en 1623.

La actitud inglesa ante la esclavitud no estaba muy definida. Por ejemplo, un mercader llamado George Thomson exploró el río Gambia por cuenta de la Compañía de Guinea, interesado sobre todo por el oro. Los portugueses se apoderaron de sus barcos y un tal Richard Jobson (del que nada se sabe sino que despreciaba a los irlandeses) fue a ayudarlo y se encontró con que Thomson había sido asesinado por uno de sus propios hombres. Jobson informó que la gente de Gambia le tenían miedo porque sus compatriotas habían sido «muchas veces por varias naciones sorprendidos y secuestrados». Un mercader africano, Buckor Sano, ofreció esclavos a Jobson, pero éste, hablando por su cuenta y no por la Compañía de Guinea, declaró que «no tratamos con esa mercancía ni nos compramos o vendemos unos a otros, ni a nadie que tenga nuestra forma». El mercader africano pareció asombrarse al oír esto y les dijo que «era la única mercancía que llevaban hacia abajo, donde recogían toda su sal, y que allí los vendían a hombres blancos, que los deseaban mucho... Contestamos que era de un pueblo diferente de nosotros».[14] Jobson hizo otras exploraciones en la región de Gambia, buscando oro, pero este viaje y los dos siguientes fueron fracasos financieros, y después de una pérdida de cinco mil libras, la Compañía de Guinea desistió. Las protestas de Jobson eran excepcionales. Los anglosajones se mostraron tan dispuestos a comerciar con esclavos como sus vecinos franceses. John Hawkins no perdió su reputación a causa de su expedición en busca de esclavos sino que fue nombrado tesorero de la marina y siguió siendo un héroe nacional. Además, algunos buques ingleses ya habían llevado a cabo expediciones en busca de esclavos, en la costa de Guinea, y navíos ingleses transportaban azúcar de Santo Tomé a Lisboa, y hay un registro según el cual en 1607 un buque inglés llevó esclavos de Santo Tomé a Elmina, en cumplimiento de un contrato.

La consecuencia del fracaso comercial de Thomson y Jobson fue que en 1624 varios mercaderes independientes se quejaron de haber perdido su negocio debido a la concesión del monopolio de 1618. ¿No habían ya construido casas al estilo europeo y factorías en el estuario del río de Sierra Leona? Era la primera vez que se recomendaba tal cosa, pero debió de suscitar el interés de la Corona, pues se animó algo el comercio inglés en la costa de Guinea. ¿Llevaban esclavos sus barcos? Sin duda; en mayo de 1628 se informa de esclavos negros llegados a Virginia, en una carta de John Ellzey, recaudador del décimo del almirantazgo para Hampshire, a Edward Nicholas, secretario del almirantazgo con el duque de Buckingham: «El *Fortune* ha tomado un navío angoleño con muchos negros, que el capitán cambió en Virginia por tabaco...»[15] El año siguiente, uno de los mercaderes independientes, Nicholas Crisp, de Gloucestershire, cuyo padre había sido *sheriff* de Londres, se quejaba de que los franceses se

habían apoderado de su barco *Benediction*, que «se dedicaba a su comercio habitual», con ciento ochenta esclavos a bordo. En 1632, el rey Carlos I concedió licencia para transportar esclavos de Guinea a un consorcio de mercaderes (es decir, a un grupo que no tenía nada que ver con la Compañía de 1618). Esta nueva compañía la encabezaba Nicholas Crisp y los otros directores se distinguían por ser personajes prominentes de la corte, como sir Richard Young, sir Kenelm Digby, George Kirke, Humphrey Slaney y William Clobery.

Ninguno de ellos era un personaje corriente. Crisp tenía ideas originales y no sólo en cuestiones marítimas, pues el arte de fabricar ladrillos —tal como se sigue practicando desde entonces— es invento suyo, y lo consiguió después de innumerables pruebas que exigieron una increíble paciencia; Digby, hijo de un conspirador católico, era un genio; Slaney era gitano de nacimiento. Recibieron el derecho exclusivo (entre mercaderes ingleses) de comerciar en Guinea, Benin y Angola, durante treinta y un años. Crisp había construido ya una factoría inglesa en un lugar que se conocería como Kormantin, en la Costa de Oro, que seguiría siendo el cuartel general y el único fuerte inglés hasta 1661, aunque no la única factoría británica. Era el miembro más destacado de la compañía.

Es casi seguro que ésta comerció con esclavos. El buque *Talbot*, en 1637, estaba equipado para «cargar negros y llevarlos a lugares extranjeros», y el mismo año Crisp, cazador furtivo convertido en guardabosque, se quejaba de otros intrusos ingleses que amenazaban su monopolio. En 1644 perdió el control de la compañía. Como monárquico (dio miles de libras al rey durante la guerra civil) no pudo sorprenderse de que sus adversarios le acusaran de deber dieciséis mil libras al Estado y para cobrarlas le embargaron sus acciones. Otros mercaderes ingleses empezaban a interesarse por la trata, por ejemplo, Samuel Vassall, de origen francés, que, con su hermano John, fue de los primeros promotores de Massachusetts, mantenía importantes intereses. En 1649, Vassall y otros denunciaron a la Compañía de Guinea ante el Consejo de Estado, por haber obtenido su monopolio «gracias a la alcahuetería de cortesanos».[16]

Al año siguiente, el mismo Crisp fue a Guinea, al cabo Corso, con lo que, a su entender, era un permiso del rey de Fetu para construir allí. Compró el terreno con mercancías que valían sesenta y cuatro libras, tras lo cual «la gente dio grandes gritos, lanzó polvo al aire y proclamó que era la tierra de Crisp». Pero catorce días después, Henrick Carloff, un aventurero al servicio de la reina de Suecia, apareció en la costa y el rey de Fetu también le dio permiso para construir. Pronto echaron a los ingleses, de modo que fueron los suecos los primeros que construyeron un fuerte en el cabo Corso.

Denunciados por monárquicos en 1649, Crisp y sus amigos se defendieron aduciendo que habían traído diez mil libras a Inglaterra, producto del comercio con África, que habían fundado una factoría en 1632, habían comprado Winneba en 1633 y hasta habían enseñado a hablar inglés al hijo del rey de Aguna.

A finales de la tercera década del siglo XVII en la mayoría de las colonias europeas de América del Norte se encontraban algunos negros. En 1638, por ejemplo, había registrados varios en el territorio que se convertiría en Pennsylvania y lo mismo en Maryland, donde el funcionario Richard Kemp escribió al gobernador que había traído, entre otras cosas, «diez negros... para el servicio de Su Excelencia».[17]

El buque *Desire*, de ciento veinte toneladas, construido en Marblehead (Massachusetts) pero registrado en Salem, fue probablemente el primer navío construido en América del Norte destinado a la trata, aunque sólo navegó por las Indias occidentales y no a África; fue también el primer buque que llevó esclavos a Connecticut, en 1637. Según John Winthrop el joven, nacido en Suffolk y primer gobernador de esta colonia, un tal William Pierce, capitán de dicho navío, «trajo de allí algodón y tabaco y negros, etc., y sal de las Tortugas [cerca de la costa de La Española]... El pescado seco y los licores fuertes son lo único que sirve [para el intercambio] en esos lugares».[18] Pierce también capturó, y al parecer los soltó, a algunos indios en las islas Providenciales, en las Caicos de las Bahamas.

Parecía, en aquellos años, que fuera posible satisfacer la necesidad de mano de obra para la agricultura en América del Norte, tanto francesa como inglesa, y en el Caribe, con los sirvientes blancos *indentured*, es decir, hombres, y en menor número mujeres, que a cambio del pasaje y la oportunidad de poseer tierra en el futuro, se comprometían por contrato a trabajar de balde durante un número específico de años para quienes pagaran su deuda. El gobierno inglés aprobaba este arreglo; Francis Bacon, cuando era canciller, dijo fríamente al rey Jaime I que, con este tipo de emigración, Inglaterra ganaría dos veces: «librarse de esta gente aquí y utilizarla allí».[19] La posibilidad de escapar de la semifeudal Europa, con sus guerras y obligaciones, parecía una gran oportunidad no sólo a los ingleses pobres, sino también a los franceses, pues al Caribe francés iban, en condiciones similares, los llamados *engagés*. Durante una generación viajaron a lo largo del valle del Rin agentes que trataban de convencer a los descontentos campesinos alemanes para que buscaran fortuna al otro lado del océano, igual que otros agentes lo hacían en Bristol y Londres. Fueron frecuentes los secuestros con este fin; se daba bebida a hombres y mujeres y golosinas a los niños, para convencerlos de que aceptaran trabajar en América. Las condiciones en los buques de emigrantes eran casi tan malas como en los de esclavos. Y mucho antes de que se descubriera Australia, se enviaba también a condenados a prisión.

Pero la era del *indentured servant* o el *engagé* fue breve. La gente acabó dándose cuenta de que el trato a esos hombres y mujeres era muy duro y que las condiciones feudales de las que intentaban huir en Europa se estaban copiando en el Nuevo Mundo. Por otra parte, en Francia e Inglaterra los salarios subían. A los siervos *indentured* les era difícil encontrar buena tierra cuando habían cumplido con sus diez años de servidumbre y los plantadores comenzaban a darse

cuenta de que los esclavos resultaban más baratos, pues se conseguía uno por veinte libras, a finales del siglo XVII, mientras que un trabajador *indentured* podía costar de diez a quince libras además del precio del viaje. Por otra parte, los africanos trabajaban más duro que los patanes blancos, y resistían mejor las enfermedades tropicales que los mozos de labranza de Normandía o de East Anglia.

Ante una nueva situación, en la cual el norte de Europa parecía querer entrar en un mundo que hasta entonces había sido exclusivamente ibérico, la Corona española (todavía unida a la de Portugal) trataba de mantener sus antiguas técnicas. Así, en 1631 se concedió un nuevo asiento a Melchor Gómez Angel, mercader de Lisboa descendiente de conversos, pero reduciendo a dos mil quinientos el número de esclavos que podrían transportarse por año, aunque, como de costumbre, nadie respetaba las normas: buques asentistas iban a puertos en los que no había asientos; al tío del rey, el cardenal infante Enrique, se le permitió enviar mil quinientos esclavos más al año a Buenos Aires, a través de una licencia dada a Nicolás Salvago, de Sevilla. La entrada de España en la guerra de los Treinta Años significó que el Caribe, por primera vez, era zona de guerra, en la cual los mercaderes de esclavos portugueses perdieron veinte navíos, la mayor parte en beneficio de los holandeses, que seguían muy activos contra todas las posesiones portuguesas, especialmente las africanas. Sin embargo, el visitador real en la Nueva España, Medina Rosales, aún podía describir el comercio de esclavos como el más «cuantioso» de las Indias, y en 1638 el virrey de México, marqués de Cadereita, escribía que el tráfico de esclavos constituía el ingreso mayor y el más seguro de todos los que el rey tenía en sus reinos.[20]

El asiento continuó en manos de conversos portugueses y en 1637 pasó de Gómez Angel (que al parecer vivía en Andalucía, acaso en Lebrija) a un pariente suyo, Cristóbal Méndez de Sosa.

Pero la Inquisición seguía ocupándose de las supuestas actividades judaizantes de todos los mercaderes portugueses, independientemente de que comerciaran o no con esclavos. Así, los mercaderes sevillanos se desquitaron de los de Lisboa, cuyo predominio económico resintieron durante tanto tiempo. En 1636 Francisco Rodrigues de Solis, lisboeta, cuñado del monopolístico de quince años antes, Antônio Fernandes Elvas, fue a Cartagena de Indias para liquidar sus asuntos allí, y cayó en poder de la Inquisición, que le sometió a un auto de fe. En la misma Cartagena de Indias hubo en 1638 otro gran auto de fe de João Rodrigues Mesa, de la ciudad portuguesa de Extremós, que había vendido gran número de angoleños desde que llegó a la ciudad ocho años antes; una multitud de esclavos, negros libres, mulatos y algunos españoles arrojaron naranjas a Rodrigues y a otros condenados, antes de que los quemaran vivos.

Nuevos autos de fe desarticularon la red portuguesa de comerciantes de esclavos en el Nuevo Mundo. Por ejemplo, en 1646, Anto-

nio Váez de Acevedo, comprador y proveedor de esclavos de Veracruz, y en 1649 sus hermanos Simón y Sebastián Váez Sevilla, fueron humillados, aunque no quemados, en el terrible auto de fe general de aquel año. Hijos de un carnicero de Castellobranco, en el nordeste de Portugal, que actuó de verdugo y luego fue estibador en el puerto de Lisboa, Antonio había proporcionado la mayoría de los esclavos africanos vendidos en México; Sebastián había sido proveedor general de la escuadra del Caribe, la recién fundada Armada española de Barlovento, y Simón había llegado a ser uno de los hombres más ricos de México gracias a sus negocios con esclavos. Amigo y protegido del virrey Marqués de Villena, ocupaba diversos cargos oficiales y había estado en muy buenas relaciones con funcionarios de la misma inquisición que después lo condenó. Simón había comerciado también con China, vía Acapulco, y se casó con Lorena de Esquivel, cristiana vieja pero filosemita según el Santo Oficio, pues ¿acaso no había roto, años atrás, una olla, furiosa porque habían cocido en ella un jamón? Por causas tan fútiles como ésta se perdieron grandes fortunas. Sin duda Simón y Sebastián Váez eran judíos secretos; ya en 1625 uno de los contables de Simón, Hernando Polanco, los había denunciado porque Simón nunca permitía que se cocinara con tocino y se las arreglaba para que su esposa siempre llegara demasiado tarde a misa. Por otro lado, la hostilidad hacia los mercaderes portugueses, judíos o no, fue con toda evidencia un motivo poderoso para su persecución en México, persecución que apremiaba con ferocidad el virrey provisional, el brillante e inquebrantable obispo de Puebla Juan Palafox.

Simón Váez, traicionado por quienes habían trabajado para él, pudo comunicarse con sus amigos y parientes durante los siete años que estuvo encarcelado, gracias a algunos de los esclavos que había vendido tan provechosamente, pero no le valió. Treinta mil personas, según se dijo, de todas las clases sociales, presenciaron el auto de fe de 1649. Cuán agradable debió de ser para los esclavos negros e indios contemplar el desfile del gran mercader, con su esposa y su hermano y otros parientes, hombres y mujeres, medio desnudos y rapados, que apenas unos años antes habían paseado en coche por las calles de la ciudad y recibido a jueces y a sus esposas en sus fiestas, respetados como si hubiesen sido los mayores nobles del reino.[21]

Juicios semejantes de mercaderes conversos tuvieron lugar en Lima, sobre todo el iniciado en 1635, que terminó incriminando al mercader de esclavos más importante de Perú, Manuel Bautista Peres, que desde 1612 se había ocupado de la trata, comenzando como capitán de buques de esclavos en África. Llegó a Lima en 1620 y años después obtuvo esclavos a través de su cuñado, Sebastián Duarte, que compraba africanos en Portobelo o Cartagena para su traslado a Perú. A Peres se le consideraba como el principal portugués de la ciudad, donde lo llamaban «el capitán grande». Se calculaba su fortuna en medio millón de pesos, suma enorme para la época. Era dueño de minas de plata en Huarochiri, a ochenta kilómetros de Lima, tierra

adentro; su casa era tan lujosa que la solían llamar «de Pilatos». Se conducía como un cristiano devoto y sus hijos se educaban con sacerdotes, pero se decía que asistía a reuniones teológicas en las que se veía como judío. Peres nunca confesó serlo y trató, sin conseguirlo, de matarse con un puñal, pero él y Duarte fueron, de todos modos, quemados vivos.

La Inquisición de Cartagena de Indias se mostró también activa. Luis Gómez Barreto, converso y tratante de esclavos, importante en la ciudad de 1607 a 1652, fue encarcelado y juzgado. No le valieron de nada sus incesantes viajes en busca de los mejores esclavos, entre Santo Tomé y Luanda y entre Guinea-Bissau y Benin, ni tampoco sus visitas a España ni sus cuatro viajes a Lima. Más tarde, en la misma Cartagena, fue juzgado Manuel Álvarez Prieto, del que se dijo que era judío practicante en Angola. Otro converso, éste de Luanda, Gaspar de Robles, que dominó la trata allí durante largo tiempo en el primer cuarto del siglo XVII, marchó a Nueva España, donde la Inquisición lo encarceló.

El comercio de esclavos en las Américas, durante el siglo XVI y hasta los años cuarenta del XVII, cuando la caña desplazó al tabaco en las plantaciones del Caribe, fue a una escala relativamente menor y, por tanto, más humana ya que no humanitaria. Era probablemente, y por muchos años, de menor escala que la trata de negros a través del Sahara a cargo de los árabes. El comercio de esclavos floreció también con los cristianos capturados de todas partes de Europa. En 1622 William Atkins describió cómo él y otros escolares ingleses católicos en ruta hacia Sevilla fueron capturados por un capitán morisco al servicio del rey de Marrakech; a pesar de que, a la vista del navío moro, los marineros alentaron a los escolares a que lucharan, dándoles un trago de aguardiente mezclado con pólvora. Atkins estuvo encarcelado junto con ochocientos esclavos españoles, franceses, portugueses, italianos, irlandeses y flamencos en Salé, en la costa atlántica, cerca de lo que es hoy Rabat. En esta ciudad se vendía a los esclavos por la calle, en la que el vendedor anunciaba su mercancía gritando: ¿Quién compra un esclavo?, y estimulaba a los cautivos a caminar más deprisa azotándolos con un *pezzel*, un pene de toro, a modo de látigo.[22] Los encerraban en una mazmorra, conocida como matamoros (españolización de *matamoura*), palabra que irónicamente coincidía con la castellana matamoros, que significaba silo para grano, y que servía de prisión. Estos prisioneros estuvieron a punto de convertirse en eunucos para que cuidaran de las concubinas del rey, una suerte que finalmente pudieron evitar.

Se trataba a estos esclavos con la misma brutalidad que los europeos ejercían sobre los esclavos africanos. Atkins describió cómo un francés, «atrapado en los remolinos de un río cuando esperaba escapar atravesándolo de noche, fue descubierto por su amo, que primero le cortó las orejas, luego la nariz, y lo azotó con cuerdas de modo

que la parte de su cuerpo que no estaba cubierta de sangre se veía negra por los latigazos, y lo paseó por las calles, así desfigurado, como ejemplo y advertencia a otros esclavos de que no trataran de escapar. Finalmente, lo arrojaron a un calabozo con algo de paja debajo de él y cargado de cadenas». A un marinero bretón al que cogieron cuando trataba de evadirse no sólo le cortaron las orejas sino que le obligaron a comérselas. En 1625 había ochocientos cautivos ingleses en Salé, y más de mil quinientos un año después. Recuérdese que Daniel Defoe hizo que Robinson Crusoe hubiese sido esclavo en Salé durante dos años, alrededor de 1650, hasta que se evadió para convertirse en un supuesto negrero en Brasil.

10. EL ESCLAVO NEGRO ES LA BASE DE LA HACIENDA

> El esclavo negro es la base de la hacienda y la fuente de toda la riqueza.
>
> JOSÉ DE LOS RÍOS,
> procurador general de Lima, 1646

Los reveses en Brasil y Angola no fueron los únicos que sufrió la Corona hispano-lusa en aquellos años, pues en 1640 se rebelaron tanto Cataluña como Portugal. Después de numerosas batallas España reabsorbió a Cataluña y creó un resentimiento que no ha desaparecido aún. En Portugal, en cambio, los Braganza hicieron valer sus derechos, situación que conllevó el fin de la colaboración de la Corona imperial española con los mercaderes portugueses en la trata destinada a su imperio. De no haber sido por la revolución, el viejo asentista Cristóbal Méndez de Sosa probablemente habría podido revalidar los derechos que habían caducado. En lugar de esto, él y otros como él se fueron a Lisboa y, de momento, no hubo nuevos asientos. Durante diez años, pues, la trata española quedó suprimida.

Estos acontecimientos parecían pronosticar una catástrofe; así, en 1646 José de los Ríos, procurador general de Lima, escribió que la escasez de negros amenazaba con la ruina total del reino entero, pues el esclavo negro constituía la base de la hacienda y la fuente de toda riqueza que ese virreinato producía.[1] Sin la mano de obra africana, proseguía en tono lúgubre, acabaría toda actividad económica: huertos, maizales, viñedos, ingenios azucareros, minas, ya que la agricultura dependía mucho de la mano de obra de los africanos; en los viñedos de los valles de Pizco e Ica trabajaban treinta mil esclavos y para mantener este número los amos debían reabastecerse constantemente de negros. Los propietarios de las minas de plata de Nueva Granada y de Nueva España se quejaban de lo mismo. Además, todos en las Américas se acordaban de que la construcción de los grandes fuertes del imperio —San Juan de Ulloa, La Habana, Cartagena de Indias— se debía sobre todo a la mano de obra esclava, o sea que gracias al trabajo de entre cien y doscientos esclavos el imperio podía defenderse.

Prosperó la trata ilegal, tanto, que en lugares menos importantes del imperio, como Buenos Aires, se diría posteriormente que la época en que mejor abastecidas de esclavos estuvieron las colonias fue cuando la metrópoli dejó de enviarlos.[2] Pero los colonos antiguos en las haciendas color de rosa de Lima y México, de Cartagena de Indias y de Jamaica, que sería española todavía unos años, y los mercaderes de perlas en Margarita recordaban con nostalgia los días en que los

grandes mercaderes portugueses conversos abastecían al imperio con regularidad. Por cierto que, a falta de mano de obra indígena, los esclavos africanos, sobre todo muchachos de entre quince y dieciséis años, aprendieron a bucear por perlas y a llevarlas a tierra firme en grandes canoas. Si los últimos años resultaron insatisfactorios en muchos aspectos, pues nunca había suficientes esclavos, lo que vendría sería sin duda peor, pues ahora los intrusos eran mayormente herejes holandeses.

En los años cuarenta del siglo XVII la presencia holandesa, tanto en África como en el Caribe, fue de suma importancia. En estos años Holanda era la potencia mundial dominante, la sucesora de Portugal a ambos lados del Atlántico y contaba, además, con numerosos dominios en el este. En la metrópoli, sus pintores, Rembrandt y Vermeer entre otros, se encontraban en el apogeo de su arte y varios artistas distinguidos fueron a Brasil a plasmar el triunfo holandés.

En África, Elmina, antaño el imán del poder portugués en el golfo de Guinea, permaneció en manos holandesas con la firma de la paz de 1640, una paz que fue provisional. Reforzaron el lugar, construyendo cerca de allí el fuerte de Conradsburgo y no tardaron en tener una cadena de fuertes semejantes en la Costa de Oro. Con ellos la venta de esclavos aumentó vertiginosamente. Así, entre 1636 y 1640 la media de esclavos vendidos en Pernambuco fue de entre mil y mil ochocientos, mientras que en los seis años siguientes, de 1641 a 1646, la cifra se fue incrementando de 1188, a 1337, a 2312, a 3948, a 5565 y volvió a bajar a 2589. «Sin los negros y los bueyes, nada podría esperarse de Pernambuco», le dijeron en 1640 al Heeren XIX, la suprema autoridad de la Compañía de las Indias Occidentales,[3] y en 1648 *frei* Antônio Vieira, nieto de una negra y principal defensor y amigo de los indígenas, escribiría que «sin negros no existiría Pernambuco y, sin Angola, no habría negros». Señaló también el incómodo hecho de que los portugueses luchaban contra un pueblo más blanco que ellos, los holandeses, y preguntó si «¿no somos tan morenos comparados con ellos como los indios con nosotros?».[4]

Una vez establecidos en Luanda, los holandeses cuidaron su relación con los vili en la costa de Loango y mejoraron el comercio con ellos, en el sentido de que podían intercambiar sus finas telas, la tan preciada madera de secoya y las conchas de *nzimbu* por esclavos, casi con la misma facilidad que los tejidos holandeses y los lingotes de hierro suecos. Los reyes locales se alegraron todos de tener un nuevo amo europeo y el del Congo incluso envió un emisario a Maurits de Nassau en Brasil a fin de asegurarse de que la trata dirigida a este país continuaría igual que con los portugueses. Mandó regalos, entre ellos dos esclavos para el gobernador y unos cuantos para sus consejeros. Otros embajadores africanos fueron a Amsterdam a pedir ayuda contra Portugal. El monarca del Congo colocó imágenes de la Iglesia Reformada Holandesa en el altar de su catedral católica. La invencible reina Nzinga (en la retirada su reino se conoció también como Matamba) se alió asimismo con los holandeses y libró varias

pequeñas guerras locales a fin de suministrarles más esclavos de los que habría podido proporcionar de otro modo.

Sin embargo, los portugueses resistieron. Tras la conquista holandesa de Luanda, el gobernador Pedro Cesar de Menzes llevó a los colonos unos kilómetros al norte del río Bengo, donde los jesuitas tenían sus plantaciones y desde donde intentaron evitar que sus viejos amigos (y enemigos) africanos colaboraran con los conquistadores. Como no lo consiguieron, el gobernador y sus amigos se trasladaron mucho más tierra adentro, al fuerte de Massangano, a orillas del río Coanza; allí Cesar de Menzes contaba con el apoyo de Ari, el *ngola* de Ndongo, títere de los portugueses.

Dada la interrupción de la trata portuguesa a Brasil, algunos nobles de Lisboa (Gaspar Pacheco, Francisco Fernandes de Furna, Antônio Lopes Figueroa y Ruy da Silva Pereira) ya habían presentado un nuevo plan a su rey, plan que fue adoptado en 1643 y que consistía en armar buques flamencos, dotarlos de una tripulación portuguesa y mandarlos a Mozambique, rodeando el cabo de Buena Esperanza, a por esclavos y maderas muy estimadas para la ebanistería; en Río se pagarían los mismos impuestos por estos esclavos que por los que venían de Angola. De modo que al poco tiempo se exportaban por este medio entre cuatro mil y cinco mil esclavos, sobre todo a Río, pero también a otros mercados de las Américas. Mozambique, tan remota y exótica, se convirtió en el último recurso de los comerciantes europeos de esclavos y pronto la diminuta isla-puerto así llamada se volvió un importante centro de actividad, y no sólo de los portugueses.

En Angola, pasado un tiempo, los holandeses y los portugueses llegaron a un acuerdo práctico: los primeros, en Luanda, tolerarían el asiento de Massangano y le venderían alimentos, a condición de que los portugueses les proporcionaran esclavos. De hecho, los conquistadores holandeses estaban decepcionados, pues esperaban encontrar en el África portuguesa un mercado autosuficiente de exportación de dieciséis mil esclavos por año y el no obtenerlo sin mucho más esfuerzo del que preveían les obligó a practicar toda clase de regateos; así, exigían un alto precio (en esclavos) por los alimentos, de modo que, como si fuesen africanos locales, los colonos portugueses tuvieron que librar guerras a fin de conseguir esclavos para todo el mundo.

Portugal, de nuevo independiente después de 1640, constituía una potencia mucho más formidable que una nación atada a los faldones del rey de España. Los *moradores*, o sea, los colonos lusobrasileños que se habían quedado en lo que ahora era Nueva Holanda, se rebelaron y en una corta y eficaz campaña expulsaron a los holandeses de sus antiguos territorios, salvo de Recife-Pernambuco. Luego, en 1648 enviaron quince buques, al mando de un brillante general, Salvador Correa de Sá, al otro lado del Atlántico sur a reconquistar Luanda y Santo Tomé. Esta expedición triunfó de inmediato, pues los holandeses estaban tan mal preparados en 1648 como lo habían

estado los portugueses en 1641. De modo que el enclave portugués en Massangano (sitiado por los aliados africanos de Holanda) fue liberado y Correa de Sá, ahora gobernador de Angola, destruyó las factorías holandesas (al norte del Congo, en Pinda y hasta en Loango), mientras que, como castigo por recibir a los holandeses, García, rey del Congo, tuvo que aceptar, entre otras cosas, la soberanía portuguesa al sur del río Dande (ochenta kilómetros al norte de Luanda) y entregar a los colonos portugueses novecientas cestas llenas de tela de palma por año, que equivalían al precio de mil esclavos, y a renunciar a todos los esclavos angoleños que se habían refugiado recientemente en su reino.

Dadas estas guerras y otros reveses, algunos debidos a las disputas por las fuentes de mano de obra destinada a las Américas, no es de sorprender que en el segundo cuarto del siglo XVII se exportara el mismo número de esclavos que en el primer cuarto, o sea, unos doscientos mil, de los cuales probablemente unos cien mil fueron a Brasil y cincuenta mil a la América española. En los años veinte y treinta, el Caribe inglés y el francés fueron por primera vez una importante zona importadora, es decir que los ingleses de Barbados y de las islas de Sotavento importaron veinte mil y dos mil esclavos, respectivamente, y los franceses de Martinica y Guadalupe, dos mil quinientos. La media de esclavos exportados anualmente de todas partes de África occidental sería de quizá ocho mil, muchos de los cuales, en la última parte de este período, eran transportados en buques holandeses, incluyendo los que iban a la América española, y probablemente la fuente más frecuente fue Angola, si por tal se entiende toda la región al sur de la bahía de Santa Catalina.[5]

Sin embargo, en los años cincuenta, y pese a las derrotas militares, los mercaderes holandeses aún dominaban la trata dirigida a las Indias occidentales y esta superioridad reflejaba su posición global, pues Holanda seguía siendo la mayor potencia económica, tanto en Europa Central como en el Báltico. La Compañía Holandesa de las Indias Orientales continuaba prosperando y dominaba gran parte del comercio mundial; como Amberes un siglo antes, y Londres un siglo después, Amsterdam constituía un mercado para todo lo que pudiera venderse. Mantenía su posición con costes bajos; así, por ejemplo, a los mercaderes franceses les costaba menos comprar en Amsterdam mercancías bálticas para el trueque con los africanos que obtenerlas directamente donde se fabricaban.

En cuanto a los esclavos, los holandeses no tardaron en regresar a la zona del Congo, aunque no a Luanda. Después de todo, contaban con una antigua relación con Loango, sobre todo en lo relativo al marfil y al cobre, y ahora la reanudaron, si bien en los años cincuenta y setenta se concentraron en la trata. En 1670, el Consejo de Ultramar en Lisboa hablaba de las actividades holandesas en Loango como si constituyesen todavía una amenaza real para la trata portuguesa, puesto que, de los esclavos vendidos en la bahía de Loango a muchos los conseguían en lo que antaño fuesen fuentes angoleñas, y

a otros en Allada (Ardra) el comercialmente prometedor territorio de la llamada Costa de los Esclavos.

Aunque los holandeses pronto perdieron todos sus dominios en Brasil, conservaron los que poseían al norte de Sudamérica, en las Guyanas, en los ríos Demerara, Essequibo, Berbice y, después de 1667, Surinam, así como algunas islas del Caribe: Curaçao cerca de la costa venezolana, a la que añadieron las cercanas Aruba y Bonaire; también poseían las islas del norte del archipiélago de Sotavento: San Eustaquio, Santo Tomás (tomado por los ingleses en 1667), Saba y la mitad de San Martín.

De estas colonias caribeñas, Curaçao se tornaba cada año más rica e importante. No tenía oro ni, ahora, población indígena; era demasiado seca para las plantaciones y, para colmo, demasiado pequeña; sin embargo, contaba con un buen puerto, Willemstad. Allí los españoles habían conseguido maderas tintoreras y habían llevado ganado. Los holandeses la utilizaron primero como estación naval; plantaron naranjos de cuyo fruto destilaban el ya famoso licor. Luego en 1641 su Compañía de las Indias Occidentales empezó a usarla como punto de concentración de esclavos capturados en buques extranjeros; construyeron una amplia prisión-depósito con cabida para tres mil cautivos. En los años cincuenta esta sombría isla era ya un importante centro de trata, al que llevaban cada año entre quinientos y seiscientos esclavos, directamente de África, y en el que los vendían, ilícitamente, sobre todo a españoles, pero también a ingleses y franceses. En 1659 el gobernador Matthias Beck escribió a Peter Stuyvesant, su superior en Nueva Amsterdam, que el comercio «con nuestros vecinos más cercanos», los españoles, prometía, pese a la diferencia de religiones.[6] En el último cuarto del siglo, la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales, que en 1674 se había reestructurado y se dedicaba mayormente a la trata, enviaba cada año de tres a cuatro buques de África al Caribe, esto sin contar los viajes a las Guayanas.

Hasta 1664 hubo también colonias holandesas en Norteamérica, y parece que éstas precisaban al menos algunos esclavos africanos. El 26 de julio de 1646, por ejemplo, según las instrucciones dadas al director general y al ayuntamiento de la Nueva Holanda (la colonia holandesa en Norteamérica) «para la promoción de la agricultura... se considera adecuado permitir... el transporte de tantos negros como estén dispuestos a comprar por un precio justo...».[7] Dos años después, a los colonos de Norteamérica se les autorizó a mandar alimentos a los colonos holandeses de las Guayanas a cambio de esclavos. Nueva Amsterdam, en la isla de Manhattan, recibió autorización de comerciar con Angola y se habló de convertir esta ciudad en un mercado de esclavos para las colonias inglesas del continente americano, como empezaban a serlo Curaçao y San Eustaquio para las islas del Caribe. Sin embargo, parece que sólo se transportaron dos cargamentos importantes de esclavos de las Guayanas a la Norteamérica holandesa, uno en 1654, con un número no especificado de afri-

canos, en el buque *Witte Paert* de la Compañía de las Indias Occidentales y el otro, en 1664, con doscientos noventa en el *Gideon*. Aparte de esto, los holandeses de Norteamérica compraron un número reducido de esclavos en Curaçao, y de éstos probablemente vendieron algunos a los ingleses de Maryland o Virginia, costa abajo.

Entre los mercaderes holandeses que participaban en esta nueva trata sobresalían los De Wolff, el más prominente de los cuales, Abel de Wolff, nació en Amsterdam en 1636; comerciaba con cereales bálticos, vino de Burdeos, la caza de ballenas, oro y marfil, y sal en Nueva York, así como esclavos. Su padre, Dirck de Wolff había sido panadero en Haarlem antes acceder al consejo del gremio de cambistas de Amsterdam. La mayoría de mercaderes holandeses de Norteamérica se arruinaron cuando los ingleses conquistaron Nueva Amsterdam en 1664, pero Abel de Wolff sobrevivió, gracias, en parte, a sus inversiones en la caza de ballenas en Groenlandia, pero también a sus inversiones en la trata. En 1670, sus ganancias con la trata africana excedieron los cincuenta mil florines. Algunos de sus amigos (Gerrit Zuyuck y Tobias Van Hoorbeeck, por ejemplo) también superaron la crisis al dedicarse a la trata con destino a Surinam, al este de los principales establecimientos de las Guayanas, una colonia fundada en 1651 por los ingleses pero capturada en 1667 por los holandeses, que la conservaron. Con los ingleses la isla había prosperado, pero no así con los holandeses, al menos hasta que en 1682 se fundó una Sociedad de Surinam con la que se inició una trata más elevada, de modo que en 1700 ya habían llevado allí a veintidós mil cautivos africanos.

Cuando en 1654 el cuarto de siglo de control holandés del nordeste de Brasil llegó a su fin, con la expulsión de las últimas tropas de Holanda de Recife-Pernambuco, algunos colonos, entre ellos unos de la comunidad judía, se trasladaron a Barbados. Según un documento titulado «Referente a Barbados», redactado en inglés, «cuando los holandeses perdieron Brasil muchos holandeses y judíos fueron a Barbados y empezaron a plantar caña y fabricar azúcar... Asimismo, los holandeses de la costa de Guinea que comerciaban... con esclavos negros, habiendo perdido Brasil, no sabían dónde venderlos y los confiaron a Barbados».[8] En menor medida también los vendieron a la isla francesa de Guadalupe. Brasil había sido la principal región de las Américas donde se practicaba el cultivo de la caña de azúcar a gran escala y ahora el Caribe empezó a cubrir esa función, y de un modo que desde un punto de vista económico parecía más eficaz que el de Brasil, si bien no por esto desapareció de este último.

En Barbados ya había cultivos de caña antes de la llegada de los holandeses. En 1654, Jean Aubert, oriundo de Rouen, antaño cirujano, la introdujo en las Indias occidentales francesas en San Cristóbal. No obstante, en Barbados el impacto de los pocos colonos holandeses fue desproporcionado a su número, pues transformaron casi todas las recién colonizadas islas caribeñas. Los más claros indicios de esto se advierten en el propio Barbados, donde en 1645 los algo más

de once mil granjeros ingleses empobrecidos que allí residían poseían unos seis mil esclavos y cultivaban tabaco de muy mala calidad. En 1667 había ya setecientos cincuenta propietarios de plantaciones de caña y más de ochenta mil esclavos y se consideraba que la isla era casi ochenta veces más rica que antes de la llegada del azúcar. La subida del precio de la tierra resultaba aún más asombrosa; así, en 1640 se vendían algo más de doscientas hectáreas por cuatrocientas libras, mientras que ya en 1648 la mitad costaba siete mil. Los pequeños hacendados blancos que no quisieron o no pudieron dedicarse a la caña lo perdieron casi todo y emigraron a donde pudieron, muchos de ellos al continente norteamericano, sobre todo a Carolina, que durante mucho tiempo continuaría dando la impresión de ser un Barbados al otro lado del mar. En cambio, los hacendados que llevaron a cabo esta revolución azucarera, como James Drax, acabaron por regresar, ya ricos, a Inglaterra, y sus familias empezaron a pensar en sus haciendas azucareras del Caribe como si fuesen minas de oro. La mayoría de las pequeñas islas del Caribe pasaron por la misma experiencia que Barbados, aunque un poco más tarde.

En un primer tiempo, los ingleses compraron a los holandeses los esclavos que hicieron posible esta transformación, pero posteriormente serían los tratantes ingleses, de los que hablaremos en el próximo capítulo, quienes los transportaran.

La conversión del Caribe en un archipiélago azucarero —situación que duraría más de doscientos años— se debió sobre todo a las empresas francesas e inglesas, pero que se inspiraron en las ideas de los holandeses de Brasil y funcionó gracias a la mano de obra de esclavos suministrados por tratantes holandeses.

La inversión en esclavos y en maquinaria fue tan alta que los riesgos estratégicos parecían considerables, y la necesidad de un suministro constante de esclavos era tan apremiante que todas las principales naciones coloniales organizaron compañías nacionales como las que parecían haber tenido tanto éxito en el caso de Holanda. Se creía que los tratantes privados no construirían fuertes en África y, aunque lo hicieran, no los sostendrían; no pagarían impuestos, firmarían con los monarcas africanos acuerdos inconvenientes desde el punto de vista político y quizá los incumplirían, perjudicando así a la metrópoli. De modo que no sólo los franceses y los ingleses, sino también los gobernantes de pequeños Estados, como el rey de Dinamarca y el duque de Curlandia (la actual Letonia), crearon estas empresas emuladoras de las holandesas, que combinaban los intereses africanos con los de las Indias occidentales. Estas compañías pronto crearon una especie de burocracia que no volvería a verse hasta la aparición de las grandes empresas nacionalizadas de principios del siglo XX.

Así pues, el Caribe y la trata se convirtieron en el tesoro de tres monopolios: el del azúcar —el cultivo dominante—, el del comercio —que se había de realizar exclusivamente con las respectivas metrópolis, «depender directamente de su madre patria», según palabras

de Malachy Postlethwayt, panfletista del siglo XVIII— y el de una empresa nacional que controlaría el monopolio del comercio entre la metrópoli y sus colonias. A fin de proteger estas colonias «mercantilistas», cada país tenía su propia versión de las leyes de navegación británicas, cuyo objetivo consistía en asegurar que nada pudiera comprarse en las colonias que no fuese fabricado en Inglaterra, tanto si era un sombrero como si era un martillo. Con el afán de ganar popularidad entre la comunidad mercantil, los gobiernos apoyaron también el comercio atlántico; así, de 1651 a 1847, a los productores de las Indias occidentales se les protegía imponiendo aranceles al «azúcar extranjero» que entraba en Inglaterra.

El «sistema colonial» de Colbert, en Francia, fue el más elaborado de todos. Se basaba en la idea de que las colonias debían ser hijos económicamente dependientes cuyos intereses se subordinarían del todo a la madre patria. Las dependencias producirían azúcar o, más tarde, café y quizá índigo para la metrópoli y esta producción requeriría mano de obra esclava. Nada que no fuera esto satisfaría las necesidades. Las colonias no producirían nada que no hubiesen pactado con el gobierno de la madre patria y, en general, para sobrevivir, los colonos dependerían de las mercancías producidas en la metrópoli. En las colonias nadie podía fabricar algo para venderlo; tampoco podían importar divisas, en lugar de las cuales se idearon unas monedas teóricamente caribeñas, una receta tanto contra la inflación como contra el uso subrepticio de monedas extranjeras, como el ochavo español. Según este principio llamado *l'exclusif*, las colonias francesas comerciarían exclusivamente con Francia y mediante buques franceses.

Los plantadores protestaron y, naturalmente, en todos los imperios numerosos mercaderes privados o independientes llevaron a cabo actos de desafío. Los capitanes holandeses e ingleses, tan hábiles en esos años cuando se trataba de incumplir las leyes tanto de otros países como del propio, se volvieron especialistas, sobre todo en el contrabando de esclavos, pero también de otras mercancías, en las colonias españolas, cuyos amos en Madrid aún no contaban con dominios africanos.

Cabe explicar las razones del repentino interés por el azúcar en Europa. La que suele darse es que en Gran Bretaña, Holanda y Francia, países cada vez más prósperos, el incremento de la demanda se debió a la moda introducida en los años cincuenta del siglo XVII de beber café, té y chocolate y que esto por sí solo provocó el aumento del procesamiento del azúcar. (Parece que el primer café de Londres abrió sus puertas en 1652; en 1658 ocurrió con las casas de té y las de chocolate siguieron al poco tiempo.) Sin embargo, el té, el café y el chocolate se tomaban sin edulcorante en sus países de origen.

En realidad, parece que en el siglo XVII, como luego en el XX, el primer paso que daban los pobres para salir de la indigencia iba acompañado del deseo de añadir azúcar a la leche y al té. Según un informe publicado en 1961 por la Organización para la Alimentación y la Agricultura (FAO) de las Naciones Unidas: «El gran aumento en

el consumo que se da en los países de ingresos bajos en cuanto los ingresos personales crecen se relaciona, al parecer, con la doble función del azúcar... primero como fuente de calorías... [y segundo] como elemento apetitoso en una dieta muy sosa y por lo general monótona... Se desea el azúcar porque añade sabor, variedad y atractivo...»[9] En el siglo XVII Europa Occidental y, en menor grado, Norteamérica, experimentaron por primera vez y a gran escala el encanto de este producto y no sólo por las bebidas clásicas, sino también por el ron, que tuvo un maravilloso éxito en Gran Bretaña, como lo tuvieron las mermeladas.

Las condiciones de vida de las plantaciones de caña se iban endureciendo, y en esto se puede condenar en igual medida a los plantadores portugueses, ingleses, holandeses, franceses y, posteriormente, españoles. Ya en 1664 un sacerdote francés, Antoine Biet, expresó horror por los azotes a que los capataces ingleses de Barbados sometían a los esclavos por la menor falta.[10] Los franceses hacían lo mismo y sería infantil suponer que alguna nación se comportó «mejor» que sus rivales. En todas partes se obligaba a veces a los esclavos a trabajar hasta casi veinticuatro horas seguidas durante los ocho meses desde la plantación hasta la zafra; además, lo largo del «día» de trabajo aumentaba el riesgo de accidentes con la maquinaria primitiva. En ocasiones, al principio, a los esclavos de estas nuevas plantaciones (en Cayena, Guadalupe, Barbados y Jamaica, por ejemplo) se les permitía construirse casas y convivir con sus esposas y hasta formar familia. Sin embargo, cuanto más crecían las haciendas tanto más disminuía esta posibilidad y los cautivos empezaron a vivir en barracones; había pocas mujeres, pues los hacendados consideraban que eran demasiado débiles para servir en los cañaverales y que costaba demasiado mantenerlas si tenían hijos.

Los holandeses inspiraron y sirvieron la primera etapa de esta confederación del azúcar. Con su Compañía de las Indias Occidentales tenían todavía el monopolio más antiguo, más rico y al parecer el mejor administrado. Poseían una línea de fuertes tanto en África nordoccidental (Gorée, Arguin) como en el golfo de Guinea, y sobre todo en Elmina, antaño portuguesa y, aunque el oro era todavía la principal exportación de esta última factoría, de año en año aumentaba el número de esclavos que venían de allí o de la vecina Costa de los Esclavos, al este. Para la explotación del oro de la Costa de Oro los mercaderes continuaron importando esclavos, tanto de la Costa de los Esclavos como de Angola —como lo habían hecho los portugueses—, destinados a ser cargadores en las minas africanas. En 1679 la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales buscaba el modo de incrementar el número de esclavos transportados y decidió que la costa de Loango sería la zona que más debía desarrollar. Con eso en mente, planeó la construcción de dos factorías en los pequeños puertos de Malemba y Cabinda, cada una de las cuales contaría con un factor y otros funcionarios. Esperaba poder exportar desde allí cuatro mil esclavos al año. Enviaría un buque de guerra para que se apo-

derara de los intrusos, extranjeros u holandeses. De hecho, sin embargo, nada más pensarla, abandonó la idea de un mercado permanente en Loango y, a finales de siglo, los holandeses seguían comprando esclavos de esa región desde buques anclados cerca de la costa. En el capítulo doce, por cierto, hablaremos del comportamiento de Holanda en el imperio español de finales del siglo XVII.

Por su parte, Francia empezaba a necesitar más esclavos, tanto en las Indias occidentales como en Canadá. Así, en 1643 se creó una nueva Compañía de las Islas de América para administrar los dominios franceses en el Caribe; contrató a un mercader de Rouen, Jean Rozer, para que transportara sesenta africanos al puerto de Guadalupe al precio de doscientas libras francesas cada uno. En nombre de esta compañía, Charles Houel, el primer gobernador general de las islas francesas, diría más tarde que los había pagado de su propio bolsillo y exigiría, en vano, la isla de Marie-Galante entera como compensación, puesto que la compañía no parecía dispuesta a reembolsarle.

Entretanto y con el apoyo de la Corona, unos contrabandistas franceses se asentaron temporalmente en la parte occidental de La Española y, al ver que la tierra era fértil, crearon plantaciones. Así se iniciaba la historia al principio brillante pero finalmente trágica de lo que sería la colonia francesa de Saint-Domingue (ahora Haití). Por cierto que España reconoció formalmente la posición de Francia al final de ese siglo, cuando la influencia francesa en Madrid estaba en su apogeo. En el futuro habría años de gran prosperidad.

Sin embargo, en los años sesenta, las Indias occidentales francesas no parecían muy prometedoras. La Compañía de las Islas sufrió una bancarrota y vendió la mayoría de sus posesiones a particulares que las administraron como si fuesen ducados dependientes de la Corona francesa, y hasta la orden de San Juan de Jerusalén compró la primera colonia caribeña colonizada por Francia, Saint-Christophe (San Cristóbal, llamada St. Kitts por los ingleses). Hubo, además, otras excentricidades.

No obstante, en 1664 el estadista proteccionista Colbert fundó una más eficaz Compañía de las Islas Occidentales, empresa que debía administrar todas las actividades francesas, tanto en el Caribe como en África. Compró las acciones de los peligrosamente independientes propietarios particulares, pues no podía esperarse que Francia permitiera la creación de un régimen feudal en su imperio cuando estaba limitando el poder de los nobles en la metrópoli. Para empezar a funcionar, la compañía recogió tres millones de libras francesas de inversores privados; el rey prometió invertir personalmente tres millones y el Estado contribuyó con otros dos millones. Una de sus principales tareas era la de entregar esclavos a las colonias.

Pese al símbolo de nacionalismo egoísta de la expresión *l'exclusif*, lo primero que hizo la nueva compañía fue contratar al aventurero danés Henrick Carloff para que entregara los primeros esclavos a las

Indias occidentales francesas; Carloff había expulsado con éxito a los ingleses del cabo Corso, como se ha visto en el capítulo nueve, y aceptó suministrar esclavos de su propio fuerte en Guinea durante seis años; en concepto de impuestos daría el siete por ciento de los esclavos a la compañía y vendería el resto como quisiera en las posesiones francesas.

Sin embargo, esto no satisfizo la demanda, pues Carloff era de esos hombres que hacen grandes planes y nunca los llevan a cabo. De modo que de nuevo se pidió a la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales y a intrusos holandeses que vendieran, sin trabas, esclavos a los colonos francesas; así, de 1688 a 1725, los intrusos holandeses vendieron catorce mil esclavos. En 1669 Colbert decidió una vez más intentar excluir a los holandeses de las islas francesas y mandó varias expediciones francesas al río Senegal, con apoyo gubernamental; hubo, por ejemplo, la de Jean Clodoré, gobernador de Martinica, señor de Elbée y comisario de la Marina, que dejó un gráfico relato de sus experiencias.[11] Entre 1670 y 1672 la capacidad de carga de la trata francesa era oficialmente de mil esclavos por año, cifra que permite darse cuenta de cuántos esclavos se transportaban ilegalmente, pues la importación real de todas las fuentes, incluyendo intrusos franceses, se acercaba a los cinco mil. Los mercaderes responsables del incremento eran sobre todo de La Rochelle, todavía el principal puerto atlántico francés en estos primeros años de participación francesa en la trata; desde allí empezaron a salir barcos hacia África en 1643 y entre 1670 y 1692 partieron cuarenta y cinco. Sin embargo también lo hicieron desde otros puertos; André l'Espagnol, por ejemplo, mandó en 1688 el *Pont d'Or* desde Saint-Malo en Bretaña, y en 1672 el primero que salió de Burdeos a África fue el *Saint-Étienne* con un capitán de Honfleur, entre cuyos inversores se encontraban algunos de los consejeros del rey en París. En Dieppe, los hermanos Hamel se mostraron igualmente activos.

En 1672, en parte como resultado de esta trata ilegal, Colbert perdió la paciencia con la compañía, que quedó sin el derecho y la obligación de vender esclavos. Al año siguiente se creó otra compañía, la primera de muchas que se llamarían «de Senegal», administrada por un grupo de empresarios parisinos (Maurice Egrot, François François, Claude d'Apougny y François Raguenet). Esta empresa compró las factorías francesas de África nordoccidental, sobre todo las recién establecidas en el río Senegal. Este cambio supuso, de momento, el fin de los esfuerzos del gobierno francés de organizar el comercio con toda África y el Caribe mediante una única gran compañía.

Los nuevos arreglos funcionaron mejor. Entre 1675 y 1700 Martinica importó, al parecer, unos cuarenta mil esclavos, Guadalupe unos ocho mil, el nuevo asentamiento (aún ilegal) de Saint-Domingue más de siete mil y la igualmente nueva colonia en el continente, Cayena (Guayana francesa), unos dos mil.

En 1677, para asegurar que estas colonias recibieran sus esclavos, Jean, conde de Estrés (sobrino de Gabrielle, la hermosa amante de

Enrique IV), quitó a los holandeses Gorée, esa isla tan bien situada, justo al sur de Cabo Verde, y el brillante y joven capitán Jean Ducasse conquistó el año siguiente el fuerte portugués de Arguin. En principio, a partir de entonces las compañías francesas dedicadas a la trata habían de suministrar dos mil esclavos al año, pero nunca alcanzaron este objetivo.

Tras seis años de éxito, la nueva Compañía del Senegal se amplió y se le asignaron nuevas responsabilidades: el monopolio de toda la costa africana. Esto le supuso la ruina, pues, como sus predecesoras, no pudo con la ampliación de su autoridad, se extendió demasiado y, con el excesivo número de funcionarios en París, quebró.

Colbert intentó fundar otra compañía, esta vez con funcionarios en lugar de mercaderes —le entusiasmaba la burocracia—, pero también resultó inadecuada. Unos buques se hundieron, otros fueron capturados por piratas, los capitanes no recibían sus sueldos, los plantadores se negaban a pagar o se retrasaban en los pagos, muchos esclavos murieron. En 1681 esta nueva compañía también se declaró en quiebra y entregó sus activos a otra compañía monopolista, la Nueva Compañía de Senegal. Ésta inició sus labores con un capital de seiscientas mil libras francesas, pero no tardó en acumular deudas y en enfrentarse a nuevas crisis. En 1682-1684 sus capitanes transportaron mil quinientos veinte esclavos anuales de la región del río Senegal, pero nunca se sobrepasó esta cifra. Para colmo, en 1684 se restringió su zona de actividad comercial al norte del río Gambia, pues el hijo de Colbert, Jean-Baptiste, marqués de Seignelay, que había estudiado con los jesuitas, creó la Compañía de Guinea, que monopolizaría el comercio al sur del río. Ambas compañías colaboraron entre sí para la venta de esclavos a las Indias occidentales, pero la Nueva Compañía de Senegal tampoco daba abasto, pues los nada entusiastas inversores privados franceses, cuando se interesaban por la trata, preferían apoyar a los intrusos, de modo que la compañía sólo podía financiarse con préstamos de la Corona, estrategia que demostraba su falta de autonomía. En 1685 la situación se complicó aún más, con la creación de otra Compañía de Senegal, cuya misión era la de suministrar mil esclavos anuales a las Indias occidentales; tenía, además, el derecho de comerciar durante veinte años al sur del río Gambia. Cinco años más tarde, las Indias occidentales francesas contaban con veintisiete mil esclavos (destinados sobre todo a los aproximadamente cuatrocientos ingenios azucareros), menos de veinte mil colonos franceses y unos mil quinientos negros o mulatos libres. A finales del siglo XVII estas islas recibían un par de miles de esclavos cada año y, a principios del XVIII, quizá unos tres mil.

El propio Rey Sol, Luis XIV, se inmiscuyó en el asunto. En 1685, pidió a su consejo en París si realmente se precisaban dos mil esclavos anuales en las Indias occidentales. Se le respondió que, efectivamente, suponían un requisito mínimo, en vistas de la constante expansión. Entonces el rey Luis sugirió que se enviaran los buques franceses al archipiélago de Cabo Verde, donde podrían comprar es-

clavos a los portugueses, como habían hecho a menudo los españoles, y de allí, ir a las Indias. No obstante, en sus peticiones los colonos insistían en que la mejor solución era que se les permitiera comprar esclavos en otras islas del Caribe. Esto no entusiasmó al rey, pero en privado, aunque ilegalmente, aprobó el plan, una decisión virtualmente inevitable dada la guerra con Holanda. A Ducasse, el vencedor de Arguin y a la sazón gobernador de Saint-Domingue, se le dijo que a causa de la guerra podía conseguir esclavos donde quisiera.

El rey debía saberlo todo acerca de la capacidad de los esclavos, pues éstos seguían remando en sus galeras y en 1685, Michel Misserel, un emprendedor mercader de Tolón, se comprometió a suministrar ciento cincuenta turcos para estas galeras; debían contar entre dieciocho y cuarenta años y ser saludables. El cónsul francés en Candia hizo las veces de agente del rey para llevar a cabo la operación. En 1679, la Compañía de Senegal proporcionó doscientos veintisiete esclavos africanos para el mismo fin. En esa época no se prestaba atención a la mezcla racial y en las galeras reales había rusos, polacos, búlgaros y negros. Algunos de los soldados turcos capturados por los austríacos después del sitio de Viena acabaron sus días en estos barcos, y unos dos mil ayudaron a construir las fortificaciones de Cádiz. Más temprano, en ese mismo siglo, los turcos habían esclavizado a cientos de cristianos tras sus victorias en Hungría y los Balcanes.

Mientras tanto, el gobernador francés en Canadá, el vizconde de Denonville, suplicó a la Corona que autorizara el envío directo de esclavos de África a su colonia. El procurador general en París, Ruette d'Auteuil, le apoyó, alegando que Denonville no sólo no había cumplido sus órdenes de convertir a los salvajes indígenas de Canadá en franceses sino que los colonos del Quebec se estaban volviendo cada día más salvajes, y según Ruette esta tendencia sólo podría revertirse con la presencia de africanos; creía que la supervivencia de los esclavos en Nueva Inglaterra y Nueva Holanda demostraba que los africanos soportarían los inviernos canadienses, que en el río San Lorenzo podrían abrigarse con abrigos de piel de castor, que los cazadores estarían, naturalmente, encantados de vender a los plantadores. El rey apoyó la idea, pero los tratantes no hicieron gran cosa, pues los francocanadienses no podían permitirse muchos esclavos y, a principios del siglo XVIII, la mayoría de los que poseían eran indios indígenas.

La Nueva Compañía de Senegal, dirigida por parisinos, pronto se confesó en bancarrota. Todas sus acciones fueron vendidas a uno de los directores, Claude d'Apougny, que al poco tiempo fundó otra compañía. Quedaba explícito que no debía rivalizar con la Compañía de Guinea, que había obtenido éxito con los intereses comerciales franceses al sur del río Gambia. Esta nueva empresa mandó a África primero a Jean-Baptiste de Gennes y luego al formidable André Brüe, con instrucciones de recuperar la influencia y posición francesas. Gennes expulsó a los ingleses del fuerte James, a orillas del Gambia, que Francia conservó hasta la firma del Tratado de Ryswick en 1697, cuando se lo devolvió a Inglaterra. Brüe, sin embargo, construyó un

puerto en Albreda, en la orilla septentrional de este río, y una factoría en un brazo meridional del mismo, el Vitang, una espina que los ingleses tuvieron clavada largo tiempo. Se inició así un largo período de gobierno eficaz con base en Saint-Louis (San Luis), en la desembocadura del Senegal; fundó otros centros de comercio, negoció con reyes y jefes, comerció con esclavos, exploró el país y hasta trabó amistad con los ingleses.

Este incremento de la trata desde África occidental coincidió con varios acontecimientos turbulentos en la zona que los franceses empezaban a considerar suya. Así, un movimiento reformista islámico, encabezado por un rey-profeta, Nasir-al-Din, tomó el poder en lo que ahora sería el sur de Mauritania; un ejército musulmán arrasó el sur del río Senegal y los musulmanes locales, que vivían en enclaves en las afueras de las sociedades en cuestión, les apoyaron; capturaron numerosas capitales, como Jolof y Euta Toro. Este movimiento se inició para oponerse a la esclavitud de musulmanes, aunque sin duda algo tuvo que ver el deseo de convertir a los habitantes al islamismo y de reconquistar el rico valle del Senegal. Sin embargo, los franceses se aliaron con los monarcas no musulmanes y expulsaron a los que consideraban usurpadores y Nasir-al-Din fue muerto en 1673. Pero el temor a un nuevo despertar de la amenaza musulmana ensombreció sin cesar estos deseables ríos septentrionales.

11. ES LEGAL HACERSE A LA MAR

> Concedemos por nos, nuestros herederos y sucesores a la citada Real Compañía Africana de Inglaterra... que será legal... hacerse a la mar con cuantos navíos, pinazas y barcos se consideren necesarios... para la compra, la venta y el trueque e intercambio por o con oro, plata, negros, esclavos, mercancías y manufacturas...
>
> Lo atestigua el Rey en Westminster el día veintisiete de setiembre [1672]
>
> POR EL REY
>
> *Estatutos de la Real Compañía Africana*

En 1660, año en que se restauró a los Estuardo en el trono, la monarquía inglesa tenía ya importantes intereses en el Caribe y en tierra firme americana. En 1655 los ingleses habían invadido la isla de Jamaica y capturado a los españoles, pero el corazón de este imperio americano era todavía, de momento, la isla de Barbados, rica en caña. Su situación geográfica la convertía en la puerta natural a las Américas. Era también un lugar frecuentado por los colonos de América del Norte, que allí compraban toda clase de mercancías, entre ellas esclavos. En 1645, el joven reverendo George Downing viajó allí desde Harvard, como capellán de un buque mercante y escribió a su primo, John Winthrop, que era todavía gobernador de Connecticut: «Si vas a Barbados, verás una floreciente isla con muchos hombres capaces. Creo que este año han traído a no menos de un millar de negros y cuantos más compran tantos más pueden comprar, pues en año y medio ganarán, Dios mediante, tanto como hayan pagado por ellos.» Ese Downing, tipo poco de fiar, sirvió más tarde a Cromwell en Londres, como jefe de exploradores y luego como embajador en Holanda, donde se quedó después de 1660, y delató ante Carlos II a varios regicidas. Una calle de Londres lleva muy inadecuadamente el nombre de este traidor, nombre que durante un tiempo se consideró sinónimo de infamia.

Emmanuel Downing, padre de George, acomodado residente del puerto de Salem, también escribió a Winthrop, en 1645, que «no veo cómo podemos prosperar a menos que consigamos un número de esclavos suficiente para hacer nuestro trabajo».[1]

En aquel período el número de esclavos en América del Norte —casi todos comprados en las Indias occidentales— era todavía reducido. Cierto que en 1645 se hizo un viaje de Boston, en Massachusetts, a África occidental, donde un tal capitán Smith se apoderó de varios esclavos, pero luego los devolvió, pues el mercader interesado no quería, al parecer, perturbar con un secuestro sus buenas relaciones comerciales con África.

En 1651, ante la evidente necesidad de africanos, por lo menos en el Caribe, ya que no en Nueva Inglaterra, se fundó en Londres una

nueva Compañía de Guinea, en la cual el principal accionista fue el más destacado intruso en el mercado de esclavos de aquellos años, Samuel Vassall. Era éste londinense pero también ciudadano del mundo, en el sentido en que lo eran muchos mercaderes destacados y en especial los comerciantes de esclavos. Hoy damos por descontado que los ciudadanos corrientes y los políticos viajan, pero en el siglo XVII las únicas personas que viajaban eran los marineros y los mercaderes, mientras que los políticos y los monarcas se quedaban en casa. Así, encontramos a Vassall como uno de los primeros accionistas de Massachusetts —es decir, uno de los primeros que participa en una compañía mercantil—. Colaboró también con lord Berkeley (a quien Robert Burton dedicó su *Anatomía de la melancolía*) para desarrollar (como diríamos hoy) la colonia de Virginia. Vassall tuvo una vida aventurera; estuvo en prisión por «seducir a la gente del rey», o sea, por obligar a ingleses a embarcarse hacia América en contra de su voluntad como trabajadores *indentured*, es decir, ligados por contrato mediante el cual trabajaban gratis para pagar sus deudas. Tuvo interminables pleitos y deudas y varias penas de prisión, y como diputado por Londres fue también comisario interesado en el establecimiento de las plantaciones de Providence, en la bahía de Narragansett.

El eclipse de la monarquía de Carlos I y la llegada del gobierno de los puritanos no tuvieron ningún efecto en el deseo de la City de Londres de hacer dinero con los esclavos, ni tampoco lo tuvo el nuevo cambio de régimen tras la restauración de 1660.

El territorio en que comerciaron estos londinenses era menor que el que le fue concedido a sus predecesores en el monopolio de la trata, como Nicholas Crisp y sus amigos; estaba limitado, por una parte, a un territorio de noventa kilómetros a cada lado del fuerte de Cormantine, en la Costa de Oro, y por la otra a las orillas del río Ceberro (hoy Sherbro), cerca del río Sierra Leona. Esta compañía no prosperó, pues el realista príncipe Rupert atacó sus buques en el mar. Aliado con los portugueses, Rupert mandaba entonces una flota pirata monárquica en las Indias occidentales. También les atacó el bucanero capitán Carloff con sus daneses. Las pérdidas de la compañía alcanzaron posiblemente las trescientas mil libras.

Sin embargo, comenzó ya con regularidad el transporte de esclavos por buques con base en Londres. Una instrucción de la Compañía de Guinea en 1651 pedía a un capitán que llevara de Guinea a Inglaterra «quince o veinte vigorosos negros», cabe suponer que para emplearlos en Inglaterra misma. Otra instrucción pedía a un capitán que «ponga a bordo... tantos negros como pueda llevar el buque», también al parecer con destino a Londres. Pero una tercera instrucción rogaba, de modo más convencional, «que compre tantos negros vigorosos como pueda llevar el barco, y que éste los lleve a Barbados».[2]

En 1660, después de la Restauración, se fundó en Londres una nueva compañía, la de Aventureros Reales a África, por iniciativa de aquel príncipe Rupert que en sus tiempos de exilio sin dinero había

atacado los navíos de la Compañía de Guinea. El rey Carlos, con quien se había peleado Rupert, deseaba encontrarle alguna ocupación y parece que se sintió realmente complacido con la idea de la nueva empresa, pues Rupert había ido, con su hermano Maurice, no sólo a las islas de Cabo Verde y al río Gambia (donde resultó herido), sino también a las Indias occidentales, donde luchó contra los partidarios de Cromwell en Nevis (frente a cuya isla Maurice se ahogó). Fueron los primeros miembros de una familia real europea que visitaron África occidental, y los últimos hasta el siglo XIX.

Siguiendo el que entonces se consideraba el mejor procedimiento económico, a esta nueva compañía le concedieron el monopolio del comercio con África occidental, por mil años. Entre los Aventureros Reales, cada uno de los cuales invirtió doscientas cincuenta libras en la empresa, figuraban muchos de los políticos monárquicos de la Restauración, como el amigo del rey, el duque de Buckingham, y el rico y generoso lord Craven, así como tres miembros de la futura «cábala», lord Ashley, el duque de Albemarle (general Monck) y lord Arlington, además de lord Berkeley, hijo del socio de Vassall, lord Crofts, tutor del duque de Monmouth, Henry Jermyn, destacado católico y, a pesar de su apariencia de carretero, caballero sirviente de la reina madre Henrietta María, y lord Sandwich, el almirante que llevara al rey Carlos II de vuelta a Inglaterra desde su exilio en Holanda. El hermano del rey, duque de York, sin cargo alguno, fue el presidente, y la hermana del rey, princesa Henrietta («Minette»), tuvo también acciones.

Había en la lista de inversores cuatro miembros de la familia real, dos duques, un marqués, cinco condes, cuatro barones y siete caballeros. Aunque la compañía estaba dirigida por un comité de seis miembros, encabezado por lord Craven, más bien parecía «una aristocrática caza al tesoro que un negocio organizado». Pero cuando trataron de comerciar, por oro para empezar, pues los esclavos tenían un papel menor, se encontraron con que los holandeses se lo impedían.

En enero de 1663 se concedió un nuevo estatuto a la compañía. Esta vez entre los accionistas estaban el rey y el duque de York (que invirtió dos mil libras). Entre los que no habían figurado en la lista de inversores tres años antes se hallaba ahora la nueva reina, Catalina de Braganza, que como hija del restaurado rey de Portugal debía estar muy bien enterada del comercio con África; de hecho, su dote, que se elevaba a la enorme suma de trescientas mil libras, se financió con un impuesto especial a los mercaderes de Lisboa incluidos los tratantes, incluía también Tánger y privilegios para los mercaderes ingleses en Portugal. Figuraban asimismo la reina madre Henrietta María y Samuel Pepys, el confidente del famoso doctor Samuel Johnson. Pepys escribió que «por la galería pasaban algunos de la compañía de Barbaria, y vimos un esbozo del escudo de la compañía, de la que es parte el rey y por esto se llama Real Compañía, y éste representa, sobre un campo de plata, un elefante y en un ángulo dos mo-

ros que sostienen a Francia e Inglaterra».[3] (La llamaban compañía de Barbaria porque Salé, en Barbaria meridional, era el punto más al norte del territorio en que la compañía podía comerciar.) El joven John Locke, filósofo de la tolerancia, que entonces enseñaba en Oxford, era otro de los accionistas, pues para entonces ya se habían dado cuenta en Inglaterra de las ganancias que podían obtenerse comerciando con esclavos.

La Corte tenía un interés considerable en el comercio africano. En 1663 se decidió que la Real Casa de la Moneda debía convertir parte del oro traído de la Costa de Oro en monedas con un elefante grabado en una cara. Las llamaron popularmente «guineas», que pronto se pagaron a veintiún chelines; esta moneda se acuñó hasta 1813 y la unidad monetaria continuó empleándose hasta la abolición del viejo chelín en 1967. Ni el nuevo rey ni su hermano, uno ligero y otro grave, vacilaron en seguir el ejemplo de los príncipes continentales, y ninguna de las biografías corrientes de estos dos monarcas tan preocupados por sí mismos presta la menor atención al tema. Eran hijos de su época. Si se les ocurrió pensar en la situación de los esclavos africanos, de lo cual no hay ningún indicio, hubiesen coincidido con la posición de la Iglesia católica que aceptaba este comercio, y supuesto que era mejor para los africanos estar en el Nuevo Mundo a cargo de amos cristianos que en África trabajando para un infiel.

La compañía emprendió la restauración de los fuertes ingleses de la costa occidental de África, y trató de recuperar lo que los holandeses o suecos habían ocupado. Esto costó unas trescientas mil libras. El primer año pusieron rumbo a Guinea cuarenta navíos ingleses. Robert Holmes conquistó las islas de Cabo Verde y reconquistó la Costa del Cabo (Cape Coast para los ingleses) y algunas otras posesiones holandesas en la Costa de Oro, antes de cruzar el Atlántico para apoderarse de Nueva Amsterdam, en Nueva Holanda, en América del Norte, ciudad que poco después fue bautizada de nuevo en homenaje al principal accionista de la compañía, el duque de York. Cape Coast fue, desde entonces, el cuartel general inglés en África.

Una cuarta parte de este nuevo comercio africano incluía, al principio, a esclavos; en 1665, la compañía calculó que su beneficio anual por el oro era de doscientas mil libras, de cien mil por los esclavos y de otras cien mil por el marfil, la cera, el cuero, la madera y la pimienta. En 1663 informaron a lord Windsor, el enfermizo primer gobernador civil de la nueva colonia de Jamaica, que la compañía pronto llevaría a trescientos esclavos a la isla, y se informó a su colega de Barbados, lord Willoughby of Parham que podía recibir tres mil esclavos al año, a diecisiete libras cada uno. El cálculo no era exagerado: en los siete meses que siguieron a agosto de 1663 llegaron a Barbados 3075 cautivos.

La compañía había asegurado al rey que «la existencia misma de las plantaciones dependía del abastecimiento de servidores negros»,[4] de modo que sus agentes comenzaron a comerciar en serio con es-

clavos. La esclavitud, como un negocio inglés en expansión, predominaba en la primera carta de la compañía a Willoughby en Barbados. También se exponía el plan de vender esclavos a gran escala a los españoles. Debería permitirse que los mercaderes españoles acudieran a Jamaica, de donde recientemente habían sido expulsados, o a Barbados, para comprar los esclavos que la compañía hubiese traído. Que la Corona inglesa había aprendido de la española cómo sacar provecho de la trata se advierte en la regla según la cual había que pagar diez ochavos españoles como impuesto al gobierno inglés por cada esclavo exportado al imperio español.

Estas innovaciones constituían un desafío para los holandeses, que todavía deseaban establecer sus derechos europeos exclusivos sobre la trata en la costa de Guinea. Para confirmarlos quisieron atraerse a los gobernantes africanos mediante regalos y cohechos. De ahí lo que los ingleses llaman la segunda guerra holandesa, provocada más por la rivalidad en el tráfico de esclavos que por otra cosa. El almirante De Ruyter, el más grande de los marinos holandeses, pronto reconquistó los fuertes de Guinea y estableció Fuerte Amsterdam en Cormantine. La compañía inglesa perdió dinero y no pudo proporcionar a los plantadores de las Indias occidentales el número de esclavos que a su parecer necesitaban. Los precios subieron: los esclavos que se compraban antes por doce a dieciocho libras cada uno, ahora se pagaban a veces hasta a treinta libras.

Repetidamente se manifestó el deseo de un comercio libre de esclavos. En 1667, lord Willoughby, en Barbados, les dio apoyo cuando dijo que a menos que los capitanes ingleses pudieran ir a Guinea a buscar negros, cuando y como quisieran, las plantaciones se arruinarían. De hecho, con los Aventureros en apuros financieros, pues en 1668 debían cien mil libras a sus acreedores, comenzaron a vender licencias a mercaderes para que comerciaran dentro del marco del monopolio. Durante los siguientes cinco años, la mayor parte de la trata inglesa estuvo en manos de estos independientes, que nunca olvidaron las ganancias que les reportó.

Tratando de mejorar su eficiencia, los Aventureros fundaron otra compañía, los Aventureros de Gambia, para explotar los ríos Gambia, Sierra Leona y Sherbro. Aunque fue un éxito, los Aventureros originales, arruinados por la guerra con los holandeses, «derribados en el fango... hasta la ruina completa de la Real Compañía», como escribió Samuel Pepys, ya no eran sino lo que ahora llamaríamos un *holding*, al que se adjudicaron los intereses ingleses en África y al que los acreedores apremiaban por apenas cincuenta y siete mil libras de deudas.[5] Después, se contentaron con comerciar, en lo posible, a través de los ubicuos *lançados* afroportugueses, que todavía dominaban las orillas del río Gambia.

Los problemas de los Aventureros Reales continuaron hasta que en 1672, cuando media City parecía arruinada, cerró y en su lugar se fundó la Real Compañía Africana (RAC), que pagó treinta y cuatro mil libras por los activos de los Aventureros, que con este dinero pa-

garon a sus accionistas veinte libras cada uno y a sus acreedores a ocho chelines por libra. La historia de las compañías inglesas era, por lo tanto, similar a la de las francesas. La nueva RAC conservó el hermoso local de su predecesora, la *Africa House,* en la calle Broad (que luego se trasladó a la calle Leaderhall) y a algunos de sus empleados, así como a la mayoría de sus accionistas. Pero hubo una nueva emisión y doscientas personas suscribieron la considerable suma de ciento once mil seiscientas libras. Aunque la RAC deseaba importar oro, marfil, madera tintorera, cuero y cera, desde el principio se interesó más por los esclavos que su predecesora. Sus estatutos le daban, como a ésta, licencia por mil años... mil años de llevar oro a Inglaterra y africanos a América, a buen seguro enriquecerían a una multitud de accionistas. Los límites dentro de los cuales podía operar la RAC eran también amplios: desde el cabo Blanco en el norte hasta el cabo de Buena Esperanza en el sur.

Los estatutos incluían algunas disposiciones atractivas. La RAC debía proporcionar al rey y a sus sucesores dos elefantes siempre que fueran a África (nunca lo hicieron). La RAC tendría el monopolio de todo el comercio africano hasta 1688, año después del cual podría cobrar una tasa a cuantos mercaderes ingleses actuaran en la costa de África.

El director y principal accionista era James, duque de York, de modo que la RAC mantenía la relación con la familia real que tuvieron los Aventureros. Pero en ella había más mercaderes que nobles. Entre los dirigentes se contaban cuatro propietarios de plantaciones en Carolina (lord Shaftesbury, el ministro al que la Gran Bretaña debe la ley del *habeas corpus*, lord Craven, sir George Carteret, comisario de Comercio y Plantaciones, y sir John Colleton, propietario de tierras en Barbados y en Carolina) y el siempre activo lord Berkeley, «el primer par del reino que coleccionó puestos de director de empresa». Entre los accionistas figuraban quince alcaldes sucesivos de Londres, veinticinco *sheriffs* de Londres y, como con los Aventureros, el filósofo de la libertad John Locke adquirió por valor de cuatrocientas libras al principio y de doscientas libras más en 1675.

Las factorías africanas de la RAC en la Costa de Oro fueron Cormantine, Cape Coast, Anashan, Commenda, Aga y Accra, con cuartel general en Cape Coast, donde había una guarnición de cincuenta soldados ingleses, treinta esclavos, algunos funcionarios y un comandante residente responsable de toda la actividad inglesa en África occidental. La RAC exploró la posibilidad de comerciar con esclavos hacia el sur, hasta la reserva holandesa de la bahía de Loango, pero la afición de las gentes del reino vili por los tejidos holandeses obligó a los tratantes ingleses a comprar sus cargamentos en Rotterdam o Amsterdam.

La RAC fue una de las primeras compañías en que se combinaba la vieja idea del anonimato, que había servido en sociedades caritativas, con la idea de la asociación de capital. Pero como la suma de que disponía, aunque importante, era inferior a la necesaria para finan-

ciar las actividades previstas, y como era necesario seguir construyendo en la costa africana, la compañía tuvo que pedir prestado desde el principio, y los intereses pesaron mucho en el presupuesto. No ayudaba al comercio el hecho de tener a un duque de la casa real en la dirección. El rey, por otra parte, no aportó lo que había ofrecido. En las Indias occidentales no ingresaban grandes sumas, porque era necesario abrir crédito a los plantadores que compraban esclavos. Con el fin de comprar esclavos en número suficiente para obtener beneficios, los capitanes de la RAC debían disponer de mercancías por valor de cien mil libras en cada viaje para los intercambios (por ejemplo, telas de las Indias orientales, barras de hierro suecas, armas holandesas o licores franceses), y rara vez lo conseguían.

La compañía, que en gran parte era una empresa de mercaderes londinenses, afrontó otra dificultad: fue denunciada desde el principio por mercaderes y capitanes intrusos (es decir competidores sin licencia), que a menudo la desplazaban; estos intrusos solían actuar en puertos «exteriores», como Bristol, que desde la Edad Media era un gran puerto y que en 1700 ya era el primero de la Gran Bretaña para el azúcar y productos de las Indias occidentales. Las destilerías y refinerías de la ciudad (activas ya en 1654), junto al río Avon y cerca de Frome, necesitaban la importación de caña y melaza; Bristol era, por lo demás, el principal puerto británico para el transporte de esclavos y también para secuestrar a trabajadores por el sistema ya explicado de la *indenture*, muchos de los cuales procedían de Irlanda.

Pero la RAC tenía sus defensores. Charles Davenant, comisario de impuestos, probablemente el más hábil economista de su época e hijo del dramaturgo William Davenant (del que se decía que era hijo de Shakespeare y de la esposa de un hostelero de Oxford), argumentaba que «la compañía era como una academia para adiestrar a un número indefinido en el conocimiento... del comercio africano» es decir, una universidad de la trata, por decirlo así. La Compañía pagó lo que el biógrafo de su presidente, duque de York, describe como modestos dividendos en los años ochenta del XVII,[6]

A finales del siglo XVII casi tres quintos de los beneficios de la RAC procedían del comercio de esclavos, mientras que los restantes dos quintos venían del oro de Senegambia y de la Costa de Oro, la madera y la cera de Sierra Leona, y la goma, empleada en los tejidos, del valle de Senegal. Desde su fundación hasta 1689, la RAC exportó casi noventa mil esclavos, veinticuatro mil de ellos de la costa de lo que ahora es Liberia, unos veinte mil de la Costa de Oro, catorce mil de la Costa de los Esclavos (donde hubo hasta 1850 una importante factoría de esclavos) y poco más de diez mil de Senegambia y otros tantos de Angola. De Benin y los dos ríos Calabar procedían seis mil. A la mayoría (unos veinticinco mil) los llevaron a Barbados, veintitrés mil a Jamaica (cuya población esclava creció de quinientos cincuenta en 1661 a cerca de diez mil en 1673), y unos siete mil a Nevis. El resto se vendió a españoles o a habitantes ingleses de América del Norte. La RAC vendió setenta y cinco mil esclavos en la Norteamérica inglesa,

entre 1673 y 1725. Estas cifras indican que más de cinco mil esclavos dejaron África cada año en buques de la RAC, y que llegaron a destino unos cuatro mil. El Caribe británico importó unos ciento setenta y cinco mil esclavos en los últimos veinticinco años del siglo XVII, en lugar de los menos de setenta mil del anterior cuarto de siglo.[7]

En 1671 sir John Yeamans, plantador de Barbados natural de Bristol, primer gobernador de Carolina y fundador de la ciudad de Charleston, llevó esclavos desde Barbados con destino a su plantación a orillas del río Ashley; es la primera noticia que tenemos de la introducción de esclavos en esa colonia; por cierto que le acusaron de querer subordinar Carolina a Barbados, acusación que rechazó con energía, aunque durante mucho tiempo Carolina siguió viviendo a la sombra de Barbados. Pero algunos colonos ingleses compraban también a los españoles, como Andrew Percival, dueño de una plantación junto al Ashley, a quien en 1674 los propietarios de la colonia encargaron que «comenzara con los españoles un comercio para negros».

Los neoyorquinos ingleses dieron pruebas de más imaginación todavía, pues en los primeros años después de la toma de Manhattan establecieron una provechosa relación con los piratas que infestaban la ruta de las Indias orientales y tenían su cuartel general en Madagascar. Nunca sabremos cuántos esclavos llegaron tras la larguísima navegación desde allí, pues estos importadores nunca registraron legalmente las llegadas de esclavos. Pero sabemos de alguno que sacó provecho de este comercio, como Frederick Philipse (nacido Flypse), un mercader holandés que llegó a América en 1647 desde Frisia, como carpintero de la Compañía de las Indias Occidentales; a finales del siglo encontramos a su hijo Adolphus Philipse de regreso desde Madagascar con un barco cargado «solamente con negros». Frederick Philipse, que compró la plantación de Yonkers y construyó el castillo Philipse, lo mismo que una mansión de Yonkers, vio su respetabilidad, como miembro del Consejo de Nueva York, amenazada por una querella, justamente a causa de su comercio con Madagascar, interpuesta por la poderosa Compañía de las Indias Orientales. El comercio de Philipse con esclavos empezó alrededor de 1680 y prosperó en la década siguiente, gracias a la amistad que trabó por carta con un neoyorquino aventurero, Adam Baldridge, que se había instalado en la isla de Sainte-Marie, frente a la costa oriental de Madagascar. Ron y pólvora eran los cargamentos que Philipse enviaba para cambiar por esclavos.[8]

Philipse tuvo sucesores, tanto entre los nuevos anglosajones como entre los viejos holandeses de Nueva York, ciudad que en aquella época quedaba muy por detrás de Boston y Filadelfia como poderoso centro comercial del continente.

Fueron buenos años para la RAC. La licencia de los Aventureros de Gambia llegó a su fin y la RAC entró en posesión de su monopolio. En 1683 se le permitió aumentar el precio de los esclavos, que antes era de dieciocho libras por cabeza. Competía con éxito con los ho-

landeses. En África occidental construyó otro fuerte en la hermosa y bien protegida bahía de Dixcove, al oeste de los puertos holandeses de Axim y Elmina. Cada vez más los mercaderes ingleses iban directamente al Báltico en busca de hierro y ámbar suecos, muy útiles para cambiar en África por esclavos, en lugar de comprarlos en Amsterdam, donde los precios habían subido vertiginosamente. En Londres obtenían también cuentas de cristal. El basto tejido que imitaba el de la India, conocido con el nombre de *annabasses*, muy popular en África, se había comprado en Holanda hasta 1677, pero después de que el Consejo de Asesores de la RAC, cuya burocracia, como se ve, era ya considerable, ordenara a su Comité de Mercancías que propiciara la producción en Inglaterra de esos tejidos, en la década de 1680 se pudieron enviar a África unas veinte mil piezas de este tejido ya de manufactura británica. Lo mismo pasó con la tela escarlata y el *boysado*, un tejido grueso que antes se compraba en Holanda. Los cuchillos de Birmingham y las armas de fuego manufacturadas, pongamos por caso, por John Sible & Co., sustituyeron a productos holandeses. Sargas al estilo indio, antes de seda y ahora de lana muy fina, y el resistente tejido de lana llamado perpetuana se fabricaban ahora en Devonshire, se llevaban por mar desde Exeter y se teñían en Londres. De este modo, la RAC estimuló lo que llegaría a ser la superioridad manufacturera inglesa en el siglo XVIII.

La Gloriosa Revolución de 1688 puso a la RAC en posición difícil. Coincidió que esto ocurrió justamente cuando su licencia exclusiva llegaba a su término y debía renovarse. Pero la compañía podía esperar poco del nuevo régimen. El apoyo real desapareció y esto se hizo notar. La última orden dada a un marino de perseguir a los intrusos en la zona de monopolio de la RAC está fechada el mismo día en que el rey Jacobo II dejó Londres, a comienzos de diciembre. Varios de los directores de la RAC, como Henry Jermyn, ahora lord St. Albans, huyeron a Francia con el monarca. Desde entonces, la compañía se limitó a alentar a los intrusos para que obtuvieran licencia y a tratar de convencerles de que buscaran su cargamento al este del río Volta, donde no había fuertes ingleses.

Entre 1690 y 1700, la RAC transportó más de dieciséis mil esclavos. Pero cada año era mayor la competencia de los intrusos. Hasta Edimburgo participó en ella, pues en 1695 George Watson, primer contable del recién creado Banco de Escocia, colaboró con la empresa escocesa con sede en Londres de Michael Kincaird, James Foulkes y otros (Robert McKerral de Dublín, William Gordon, Alexander Lorimer, que tenía intereses en el comercio angloholandés, y James Foulis, director de la sucursal londinense del Banco de Escocia) para fletar un barco de ciento veinte toneladas con el fin de comerciar con esclavos.

La RAC tenía noticias de estas actividades a través de sus agentes en casi todos los puertos de Inglaterra y del imperio. Uno de ellos era Henry Morgan, que había sido un pirata brutal y que, a resultas de un nombramiento tan curioso como escandaloso, fue teniente gober-

nador de Jamaica; en uno de sus informes explicaba, con la intolerancia del ladrón convertido en policía, que «a pesar de nuestra vigilancia, algunos intrusos se escabullen y desembarcan sus negros, los distribuyen por las plantaciones cercanas y evitan que los capturen».[9] Por cierto que cuando Morgan se retiró de Portobelo en 1668, una de sus presas había sido un cargamento de treinta esclavos.

Fueron muchas las propuestas sobre la mejor manera de gestionar el comercio africano. El gobierno recibía un gran número de peticiones de gentes aunque fuese remotamente relacionadas con la trata: tejedores de Somerset, tintoreros de Londres, artificieros de Bristol, así como mercaderes de Virginia y Maryland, y plantadores de Barbados, y siempre acompañadas de quejas sobre la compañía. No fue, por tanto, sorprendente que en el verano de 1698 la RAC, con sólo un cuarto de siglo transcurrido de los mil años de sus estatutos, perdiera el monopolio y que se permitiera que los intrusos se consideraran como «mercaderes separados». Una nueva ley, que los legalizaba, declaraba, no obstante, que los fuertes mantenidos por la compañía en la Costa de Oro eran «indudablemente necesarios» y que cuantos comerciaran en África debían contribuir a mantenerlos, con un impuesto del diez por ciento del valor de sus exportaciones a África, cuyo pago se hacía a la RAC, de modo que ésta mantenía, en cierto modo, su posición. Los mercaderes independientes debían pagar también el diez por ciento de todas las importaciones directas a Inglaterra desde el noroeste de África, entre cabo Blanco y cabo Monte. Las exportaciones a América, entre ellas las de esclavos, estaban libres de impuestos. A cambio, los mercaderes tenían el derecho de usar los fuertes de la compañía, cuyos gobernadores y funcionarios recibirían de la Corona un buen sueldo, para que no se sintieran tentados de comerciar con esclavos, prohibición que nunca fue respetada.

Los Diez por Ciento, como se acabó llamando a los mercaderes independientes ingleses, se quejaban de estas «imposiciones». Hubo muchas y agrias disputas. Los impuestos no se pagaban o se pagaban tarde, hasta que, en 1712, se anularon. Ahora le tocaba a la RAC quejarse de la «mala conducta» de los intrusos y reprocharles que se atrevieran a decir que la sarga que ofrecían a los africanos era de mejor calidad que la de la compañía y que no contribuyeran al coste del mantenimiento de los fuertes y factorías de la Costa de Oro.

Con estos cambios, Bristol, centro de los intrusos, entró de lleno en el comercio de esclavos, como lo indica, aunque esto sea anticiparnos, que desde este puerto se realizaran más de dos mil viajes a África en busca de esclavos hasta el año 1807.[10] Muchas otras pequeñas ciudades marítimas británicas entraron también en el negocio. Todos los puertos de Devon, tan heroicos en tiempos de la reina Isabel I, como Barnstaple, Bideford, y Plymouth enviaron uno o dos barcos de esclavos en los años siguientes, lo mismo que Lyme Regis y Poole, Dartmouth y Falmouth, Exeter y su vecino Topsham, Portsmouth y Weymouth, por no hablar de Berwick y Whitehaven, ni de

Lancaster y Deal; este último era el puerto del trágico *Luxborough*, incendiado por accidente en su viaje de regreso de Jamaica, cuya tripulación, a las órdenes del capitán Kellaway, sobrevivió en una yola, comiendo la carne de sus compañeros muertos y bebiendo su propia orina. Los puertos irlandeses de Dublín y Belfast, Kinsale y Limerick participaron, aunque con menos ímpetu, en la trata. Algunos de esos puertos menores ya habían enviado expediciones a África, en busca de esclavos, antes de esta fecha; así, el *Speedwell* de Dartmouth llevó ciento setenta esclavos de Mozambique a Barbados, en 1682.[11]

A finales del siglo XVII, la mayoría de los esclavos transportados por los ingleses trabajaban en plantaciones de caña. Sir Dalby Thomas, primer gobernador del fuerte inglés de Cape Coast en la época de la nueva organización, escribió que «el placer, la gloria y la grandeza de Inglaterra se deben más al azúcar que a cualquier otra mercancía, sin exceptuar la lana».[12]

Las cifras confirman el éxito de estos cambios. Los Diez por Ciento transportaron setenta y cinco mil esclavos, de 1698 a 1707, mientras que la RAC sólo transportó dieciocho. La RAC insistía en la estricta aplicación de la ley, y así en 1699, Charles Chaplin, su representante en la nueva ciudad de Kingston, en Jamaica, requisó el *Africa*, al mando del capitán James Tanner, por no pagar el diez por ciento de impuestos. Pero un acto aislado poco efecto podía tener.

Un mercader típico de los Diez por Ciento de aquellos años fue Isaac Milner, de Whitehaven, que se trasladó a Londres, pero que enseñó a su ciudad el camino del tráfico de esclavos. Envió veinticuatro expediciones de Londres o Whitehaven a África, entre 1698 y 1712, sin dejar por ello de protestar y agitar contra cualquier asomo de privilegio de la RAC; se interesaba además en el comercio de vino de Madeira y también de Lisboa.

Se daba por supuesto que las colonias americanas continuarían comprando en el Caribe; ninguna necesitaba todavía esclavos a gran escala, pero de todos modos empezaban a encontrarse esclavos en Nueva Inglaterra. De hecho, cada una de esas colonias tiene su propia historia de la esclavitud.

Por ejemplo, en Connecticut hay pocos indicios del comercio de esclavos en el siglo XVII; en 1708 el gobernador escribió a los comisarios de Comercio y Plantaciones de Londres: «Hemos investigado estrictamente qué número de negros se han importado desde junio de 1698 a diciembre de 1707, y hemos encontrado que no ha habido ni un buque, ni de la Real Compañía Africana ni de mercaderes independientes que haya importado negros en este espacio de tiempo, ni antes ni después de él, por lo que hemos podido saber. Hay pocos negros en esta administración y los que hay vienen de las provincias vecinas en su mayor parte, excepto que a veces, media docena en un año, pueden importarse de las Indias occidentales.»[13]

En Massachusetts, su anciano gobernador, Simon Bradstreet, dijo que, todavía en 1680, sólo había de cien a ciento veinte esclavos, y agregó que «no ha habido grupos de negros o esclavos traídos aquí

desde el comienzo de esta plantación, pues en el espacio de cincuenta años sólo un pequeño buque hace unos dos años, después de un viaje de veinte meses a Madagascar, trajo entre cuarenta y cincuenta negros, la mayoría mujeres y niños, vendidos aquí por quince o veinte libras cada uno». Debía referirse a esclavos traídos directamente de África, pues muchos habían llegado a la colonia desde las Indias occidentales; un refugiado francés informaba en 1687 que «no hay casa en Boston, por modesta que sea, que no tenga uno o dos esclavos. Las hay que tienen cinco o seis...».[14]

New Hampshire no tuvo hasta 1708 nada que pudiera considerarse trata. En este año, el gobernador, Joseph Dudley, escribía que «en New Hampshire hay criados negros en número de setenta... Unos veinte de ellos han sido traídos en los últimos nueve años...».[15] Más tarde se encuentran algunas menciones de viajes directos a África, aunque los navíos que los hicieron debían tener su base en Boston o Salem.

Hasta 1683 no hay noticias de negros en Nueva Jersey. En ese año hubo una disputa entre el recaudador del puerto de Nueva York y un capitán que había regresado de Madagascar con esclavos, y que los llevó a Perth Amboy, en Nueva Jersey, donde los vendió, porque creía que si los desembarcaba en Nueva York se los decomisarían.

Entre las llamadas colonias limítrofes, Virginia inició una larga historia de plantaciones de tabaco; aun así, en 1649 sólo tenía trescientos esclavos y no importaba ni siquiera veinte cada año. De momento, sólo los necesitaba para los trabajos domésticos, pues el trabajo en las plantaciones de tabaco lo hacían, al principio, europeos traídos con el sistema de *indenture*. Pero pronto los esclavos empezaron a tener su papel y en 1670 ya había dos mil africanos, pese a que durante varios años no llegaron barcos que los importaran; sin duda el crecimiento natural explica el cambio en las cifras. Y esto, a su vez, puede explicarse por el clima de Virginia y por el trato relativamente benigno que daban los plantadores de tabaco, características locales durante toda la historia de Virginia como territorio que empleaba esclavos. Pero en 1700 era todavía una colonia de pequeños terratenientes blancos. Edmund Jennings, gobernador en funciones de Virginia en 1708, escribía a la Comisión de Comercio que «antes de 1680 los negros que llegaban a Virginia eran importados de Barbados, pues era muy raro que viniera aquí un barco de negros directamente de África».[16] De todos modos, aumentaba el interés por los esclavos. En 1681, William Fitzhugh, abogado nacido en Inglaterra, plantador y mercader, que murió en 1701 dejando más de veinte mil hectáreas de tierra, escribió a un amigo, Ralph Wormley, también terrateniente: «Os pido que me hagáis el favor, si pensáis comprar alguno para vos y si no os causa demasiada molestia, que me reservéis cinco o seis, de los cuales tres o cuatro muchachos, si os es posible.»[17] En la última década del siglo XVII, estos plantadores de tabaco empezaban a considerar que para trabajar en las plantaciones los africanos eran mejores que los europeos, y además la mano de

obra *indentured* era cada vez más escasa. Las plantaciones empezaban también a presentar el mismo desequilibrio entre varones y hembras que caracterizaba la mano de obra de las plantaciones de caña en las islas caribeñas. Se imitaba asimismo el sistema de asignar esclavos de distintos sexos a barracones separados, lo cual dificultaba la posibilidad de vida familiar.

Maryland era una colonia tan pequeña que no podía absorber un cargamento entero de esclavos y los buscaba, de uno en uno o de dos en dos, en Virginia o las Indias occidentales. No había esclavitud legal, aunque una ley de 1664, «relativa a los negros y otros esclavos», reconocía su existencia de manera indirecta, tan típicamente inglesa. El gobernador Charles Calvert escribió en 1664 a su padre, lord Baltimore, el propietario de la colonia, que aunque había tratado de encontrar en Londres a alguien de la Real Compañía que le vendiera cien o doscientos esclavos, ya que «encuentro que no somos hombres de propiedad bastante buena para emprender tal negocio», pero añadía que le gustaría «que lo fuesen», pues «tenemos la inclinación natural a que nos agraden los negros, si nuestras bolsas lo soportan».[18] A partir de 1670 la posición se endureció, pues la asamblea de Maryland decidió que los esclavos no debían creerse libres simplemente porque se hicieran cristianos y que hasta los hijos de los cautivos cristianos debían considerarse esclavos; sin duda esta declaración reflejaba la escasez de mano de obra, pues ni siquiera en 1670 había comercio regular directo entre África y Norteamérica. Sólo en 1685 empezó, a prueba, un comercio de esclavos con Maryland, pues en ese año la Comisión de Buques de la RAC (en la cual figuraba el superactivo lord Berkeley) pidió a un capitán Marmaduke Goodhand que llevara doscientos esclavos, que se repartirían Edward Porteus, mercader del condado de Gloucester, en Virginia, Richard Gardiner y Christopher Robinson, futuro secretario de la colonia, ambos en el río Potomac. Hay una referencia a un envío, el año siguiente, de esclavos y azúcar de Barbados a Maryland, con la intención de cargar tabaco, como en una transacción normal, y se encuentran otras referencias aisladas a la llegada de esclavos a Annapolis y a puertos menores de la bahía de Chesapeake.

Entretanto, en 1670, inmediatamente después de la fundación de Carolina y de la promulgación de su algo feudal constitución, en la que influyó, si es que no la escribió, el prudente accionista de la RAC John Locke, se hace una primera mención a la esclavitud en un modesto párrafo acerca de que esta institución debía aceptarse. El colono Henry Brayne escribió a lord Ashley, el ministro del gobierno y uno de los directores de la RAC: «He puesto... lo suficiente para mi gente, o sea, un hombre vigoroso, tres servidores cristianos y un capataz que traje de Virginia...»[19]

Durante un tiempo hubo pocos esclavos africanos en esta nueva colonia, pero en 1699 ya había empezado el comercio directo con África. Este año, el gobernador Blake y otras personas de Carolina dieron al capitán William Rhett «las cantidades de dinero, mercan-

cías, esclavos negros, oro, elefantes, marfil, cera y otras cosas, que el dicho capitán Rhett tenía por ser propietarios por partes del navío *Providence*, del cual dicho capitán Rhett es capitán»; por otra parte, se detuvo y encerró en la prisión de Marshalsea, de Londres, al capitán Daniel Johnson, «por no pagar los impuestos por desembarcar esclavos en Carolina en 1703».[20] Pero en este tiempo uno de cada cuatro esclavos de Carolina era indio. Al año siguiente, un informe a la Comisión de Comercio enviado por el gobernador sir Nathaniel Johnson, que fomentaba el cultivo de moreras para los gusanos de seda, estimaba que con una población de nueve mil quinientas ochenta «almas», había mil ochocientos esclavos africanos varones, mil cien esclavas africanas y mil doscientos niños africanos esclavos, así como quinientos esclavos indios varones, seiscientas esclavas indias y trescientos niños indios; muchos de los indios habían sido capturados por el propio Johnson en una expedición llevada a cabo en 1703.

Ningún país estaba libre de la amenaza de verse involucrado en la trata. Cuando los ingleses empezaban a tomarse en serio la esclavitud en África, un residente británico de Constantinopla, Thomas Bendish, informaba en 1657 al protector Oliver Cromwell que algunos venecianos poseían un grupo de esclavos ingleses (tal vez cautivos, inicialmente, de piratas de Berbería), a los que trasladaban todos los años a la ciudad para venderlos. Bendish redimió a algunos, pero no tenía bastante dinero para liberar a todos.[21] Sin duda acabó comprándolos algún noble turco al que le agradaba su tez rosada.

12. EL QUE SEPA SUMINISTRAR LOS ESCLAVOS COMPARTIRÁ ESTA RIQUEZA

> Todos saben que el comercio de esclavos es la fuente de la riqueza que sacan los españoles de sus Indias, y el que sepa suministrar los esclavos compartirá esta riqueza con ellos.
>
> BENJAMIN RAULE DE ZELANDA
> al elector de Brandeburgo, 1680

Tras la separación de Portugal del reino conjunto en 1640, durante unos años España careció de política concreta en cuanto al suministro de esclavos a sus posesiones imperiales. El rey Felipe IV aprobó la concesión de licencias por separado, sin asientos, como las que prevalecieron antes de 1580, pero esto resultó aún peor en el siglo XVII que en el XVI, puesto que la presencia en el Caribe de holandeses, franceses e ingleses acarreaba el contrabando a gran escala. Pese a este contrabando, la escasez era continua; así, en 1648 Pedro Zapata de Mendoza, gobernador de Cartagena de Indias, en lo que es ahora Colombia y que a la sazón era el mayor puerto de entrada de esclavos, escribió a Madrid diciendo que en siete años no había llegado ningún esclavo e hizo hincapié en el hecho de que, aparte del desastroso efecto que esto tenía en la economía, también suponía una considerable pérdida en concepto de impuestos: un buque lleno de negros daba más al tesoro que galeones y flotas juntas, comentó.[1] En esos años, fueron capitanes holandeses los que importaron ilegalmente la mayoría de los pocos esclavos que llegaron a esos territorios, como se desprende de la correspondencia de Beck, vicedirector de la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales en los años cincuenta del siglo XVII, que hablaba sin cesar de las posibilidades de dejar esclavos en la costa septentrional de Cuba, donde había pocos fuertes y ningún guardacostas, o en Portobelo, mediante arreglos. En África unos cuantos buques españoles comerciaban ilegalmente en territorios portugueses como Cabo Verde o en los ríos Cacheu y Bissau, con lo que provocaban bastante irritación y hasta escándalo, aunque no resolvían significativamente los problemas de las Indias.

No obstante, en 1640 había en la América española unos trescientos cuarenta mil esclavos africanos, de los cuales la mitad en Perú y en la región andina, ochenta mil en Nueva España, unos cuarenta y cinco mil en lo que es ahora Colombia, más de veinticinco mil en Centroamérica, acaso dieciséis mil en las Antillas españolas y unos doce mil en lo que es ahora Venezuela, esto según los cálculos del capitán Fernando de Silva Solís, que escribió al rey diciéndole que, tras haber residido veinticinco años en las Indias, sabía que el imperio requería nueve mil esclavos por año.[2] Los esclavos de África ya eran considerados esenciales para las minas de plata de Potosí, en

Bolivia, y en Zacatecas, en la Nueva España, así como para la pesca de perlas y la construcción de fuertes, y también para el trabajo en las plantaciones de caña y los ingenios, si bien aún no resultaban tan eficientes como los anglosajones y franceses, que estaban ya bien establecidos.

El que los plantadores españoles dependieran cada vez más de los intrusos holandeses, franceses o ingleses significaba, ante todo, que la Corona perdía unos ingresos por impuestos que siempre había considerado esenciales, de modo que en 1651, por primera vez desde 1580, a los mercaderes españoles se les dio la oportunidad de suministrar esclavos africanos al imperio. De la trata se encargaría, de 1651 a 1662, el consulado, o sea, la Universidad de Mercaderes, de Sevilla, un gremio compuesto por los principales mercaderes, creado un siglo antes, en 1543, cuando la de España parecía una economía próspera, con objeto de enviar y equipar flotas a las Américas, en nombre de la Casa de Contratación. De los comerciantes que aprovecharon la oportunidad, los más prominentes fueron Juan Rodrigo Calderón, Juan de Salcedo y Jacinto Núñez de Loarca.

Cuatro años más tarde, en 1655, España perdió Jamaica a manos de los ingleses. Desde hacía unos años, esta isla, con su larga y poco frecuentada costa, era un centro de trata ilícita en el Caribe. Esto supuso una grave derrota para la Corona, pero para los mercaderes de Sevilla, que todavía no habían organizado la trata desde África, fue una bendición disfrazada. Jamaica, por muy inglesa que fuese, se convirtió en un próspero mercado de esclavos, que los nuevos amos suministraban sin pedir disculpas, como lo hacían también los holandeses, y al que los antiguos amos, los españoles, podían regresar a comprar con provecho. Cierto que depender de los suministradores herejes ingleses suponía una píldora amarga para los buenos católicos españoles, pero hacía ya años que habían aceptado la humillación de comprar a los holandeses, y, además, en 1642 dos mercaderes ingleses de Barbados, Burchett y Philipps, ya habían ofrecido suministrar dos mil esclavos por año a los españoles; este ofrecimiento fue como un anuncio de lo que vendría, pues resultó que actuaban como intermediarios de los holandeses.

En 1662, unos mercaderes españoles de Cartagena de Indias propusieron a Humphrey Walrond, presidente del Consejo de Barbados, comprarle esclavos para Perú. El que esto fuera ilegal según las leyes españolas e inglesas no impidió que Walrond les permitiera comprar cuatrocientos esclavos por entre ciento veinticinco y ciento cuarenta ochavos por cabeza; esto fue posible porque Walrond, uno de los personajes más peculiares de la extraña historia de las Indias occidentales, era virtualmente un agente español desde que siendo caballero pasó varios años al servicio de Felipe IV, que le nombró marqués de Vallado —una aldea montañosa poco conocida cerca de Oviedo—, y hasta grande de España.

En 1663, el Consejo de Indias desconfiaba de estos arreglos; harto ya de la falta de acción de los sevillanos y deseoso de aplicar las

normas que tan bien habían funcionado antes de 1640, creó un nuevo asiento para Domingo Grillo y Ambrosio y Agustín Lomelin, tres mercaderes genoveses españolizados cuyas familias tenían contacto con España y Portugal desde hacía muchos años. Así, unos ricos antepasados de Lomelin fueron influyentes en Madeira en el siglo XV, y en 1542 otro miembro de la familia, Leonardo, recibió un contrato para suministrar esclavos a Cortés; un Lomelin fue cónsul portugués en Génova mientras un primo suyo vendía azúcar en Madeira. Los Grillo también tuvieron una brillante historia mercantil en el siglo XV, tanto en España como en Génova y sus buques ya se habían introducido ilegalmente en la costa de Angola.

La idea de emplear a estos genoveses fue de un dominico influyente en la Corte española, fray Juan de Castro, cuyo inocente cargo de regente de la orden de los Predicadores le daba acceso a todos los miembros, tanto del Consejo de Indias como de la Junta de Negros y conoció a los nuevos asentistas cuando eran tesoreros de la Santa Cruzada, lucrativo cargo fiscal. Grillo y los hermanos Lomelin se comprometieron a entregar, en el transcurso de los siguientes siete años, en Veracruz, Cartagena y Portobelo veinticuatro mil quinientas «piezas de indias» (una «pieza de indias» era un esclavo varón, en la flor de la vida y saludable; dos niños y hasta dos o tres mujeres viejas equivalían a una «pieza de indias»), por las cuales pagarían impuestos por valor de trescientos mil pesos. Sin embargo no debían comprar sus esclavos a mercaderes cuyo país estuviera en guerra con España, de modo que el plan, por muy adecuado que fuese para intrusos ilegales, resultaba confuso; para colmo, en la práctica, los colonos españoles seguían obteniendo los esclavos que precisaban en la isla holandesa de Curaçao, tan cerca de Cartagena, y, en menor grado, en Jamaica y otras islas inglesas. De modo que Grillo y los Lomelin establecieron una red de agentes en Londres y Amsterdam que les ayudarían a encontrar los esclavos que habían prometido y, como pago por el contrato, aceptaron correr con el costo de la construcción de dos galeones para el gobierno español.[3]

Esteban de Gamarra, embajador español en La Haya, advirtió a su rey que estos genoveses buscarían esclavos en todas partes bajo el sol, que en aquellos momentos los introducían vía Curaçao, donde, según tenía entendido, poseían amplios depósitos en los que guardaban toda clase de mercancías que luego entregaban de noche con chalupas a cambio de lingotes de plata y otros productos.[4]

Los judíos sefardíes holandeses desempeñaron cierto papel en la trata desde Curaçao; poseían excelentes contactos con cristianos nuevos portugueses, tanto en el Caribe como en Brasil; también participaron en empresas administradas por conversos con sede en Amsterdam. En 1702, más de un tercio de la riqueza de la isla pertenecía a los aproximadamente seiscientos miembros de la comunidad judía sefardí holandesa que habitaban en ella. Curaçao prosperó y entre 1668 y 1674 habría exportado unos cuatro mil esclavos por año, pese a que en 1668 tuvieron que guardar más de tres

mil en los «depósitos» debido a las dificultades que atravesaban las ventas.

No obstante, a la larga los ingleses pudieron complacer más a los compradores españoles que los holandeses. Grillo lo reconoció al subcontratar a los Aventureros Reales de Londres la entrega anual de tres mil quinientos esclavos, obtenidos sobre todo de la Antigua y la Nueva Calabar, en el delta del Níger, aunque se esforzó por mantenerlo en secreto, pues sabía que a los españoles no les agradaría. Sin embargo, los Aventureros no cumplieron y la verdad salió a la luz, después de lo cual, y durante un tiempo, Grillo volvió a conseguir lo que necesitaba de los portugueses y los holandeses.

En esto le ayudó una decisión tomada en 1666 por el Consejo Portugués de Ultramar, en el sentido de que los genoveses podían conseguir en Angola, entre otros lugares, los esclavos que venderían en las Américas españolas, a condición de pagar a la Corona entre un millón y dos millones de reales, los mismos que había exigido España. Pero como ocurría tan a menudo, este asiento provocó la desdicha, aun entre aquellos a quienes se otorgó este privilegio. Así, Agustín Lomelin murió camino de Veracruz a México, víctima de una rebelión de los esclavos que llevaba a la capital —éste es el único ejemplo de un importante tratante de esclavos asesinado por su carga—. Su hermano Ambrosio perdió tanto el interés como el dinero. En 1667 Grillo, que actuaba solo, tomó la radical decisión de nombrar como administrador del asiento a Baltasar Coymans, un importante banquero holandés, a la sazón residente de Cádiz y representante de su hermano, Jan Coymans, uno de los principales banqueros de Amsterdam. Por supuesto, se daba cuenta de que la mayoría de esclavos serían de Curaçao, muchos de ellos por medio de la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales. Así fue como Amsterdam se convirtió en la sede oficiosa de la trata española.

En 1670 a Grillo le cancelaron el asiento; para entonces se había granjeado el odio de fray Juan de Castro, el dominico que los había promovido a él y a los Lomelin, y cuya esperanza de enriquecerse gracias a la construcción de barcos en La Habana no se había cumplido. Antonio García y Sebastián de Siliceo, comerciantes portugueses residentes en Madrid, conjuntamente con el consulado de Sevilla y Juan Barroso del Pozo, mercader independiente, también de Sevilla, se encargaron de suministrar esclavos al imperio español durante los cinco años siguientes. Todos cargaban sus buques en Curaçao y se financiaban en bancos holandeses de Amsterdam. Cuando un par de años después el contrato fue a parar únicamente a manos de García, éste compró todos sus esclavos en Curaçao con dinero prestado del banco de los Coymans en la capital holandesa, que continuó de este modo dominando el comercio detrás de las bambalinas, como si fuese un supercapitalista en una obra de teatro de Bernard Shaw o en un panfleto de Marx.

El gobierno español hizo lo que pudo para oponerse a esta dependencia del enemigo hereje y en 1676 otorgó un asiento de cinco

años a otro consorcio de mercaderes de Sevilla, organizado por el consulado de esta ciudad, con instrucciones de no comprar esclavos en Curaçao; numerosos mercaderes de Sevilla, Cádiz y Sanlúcar de Barrameda, entre ellos algunas mujeres, como Jerónima Vabas o Juana Balcano, invirtieron en él, pero al consulado le resultaba difícil encontrar suficientes esclavos y en 1679 confesó haber fracasado y, avergonzado, devolvió el contrato.

Pese a tales fracasos, entre 1650 y 1675 más de sesenta mil esclavos fueron transportados a las Américas españolas. Sin duda quien más suministraba a su viejo enemigo era la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales para la cual, en el último cuarto del siglo XVII, la trata se había convertido en su actividad principal, pese a que al principio dudó de la conveniencia de participar en ella, como ya se señaló.

Los constantes cambios de asiento a finales del siglo XVII son extraños y sorprende que la Corona no pidiera al papa que revisara el control de la trata en África otorgado por el Vaticano a Portugal en el siglo XV; es de suponer que se dio cuenta de que los españoles no resultarían eficaces para obtener sus propios esclavos en ese continente, aunque nada hizo por cambiar la situación. Después del fracaso de los sevillanos, por ejemplo, otorgó el contrato a Juan Barroso del Pozo, el mercader independiente de 1670 al que ya hemos mencionado, y a su yerno, Nicolás Porcío, otro italiano españolizado. El plan, como todo lo relativo al asiento, era complejo: en diez años tendrían que importar esclavos en la cantidad necesaria para llenar buques por once mil toneladas de desplazamiento y, a cambio de este privilegio, pagarían más de un millón de pesos en concepto de impuestos y se harían cargo de doscientos mil escudos de los gastos del gobierno en Flandes; además, la Corona aceptó que compraran los esclavos en Curaçao.

Este acuerdo duró sólo hasta 1685. Barroso y Porcío operaban a pequeña escala, si bien Porcío se trasladó a Cartagena de Indias; al parecer no importaron más de ochocientos treinta y tres esclavos, casi todos de Curaçao, aunque sus grandes buques habrían podido transportar cuatro veces más y aunque Porcío se interesara por la ya próspera Jamaica.

Los colonos españoles compraban ilegalmente cada vez más esclavos en Jamaica, incluyendo muchos de la RAC. En 1684, sir Thomas Lynch —por entonces gobernador de esta isla, en la que desde su conquista en 1655 había desempeñado otros varios cargos— escribió a Londres acerca de la dificultad con que se topaba a la hora de impedir que los españoles compraran esclavos a los intrusos ingleses; cumplir los contratos con España le parecía difícil, pues «su mal comportamiento arruinará a quien confíe en ellos», y reconoció que «algunos españoles puden ser sensatos, pero el gobierno no lo es... En suma, si nosotros podemos conseguir negros es muy probable que quienquiera que tenga el asiento vendrá a nosotros...».[5] El año siguiente, una orden del Consejo en Londres prohibía a los buques extranjeros anclar en puertos ingleses, a excepción de los barcos españoles, que «vengan a comprar negros en Jamaica o Barbados...».[6]

En aquellos tiempos la piratería asediaba a menudo a los buques que transportaban esclavos a los puertos españoles; así, en 1677, con una tripulación mezcla de holandeses, franceses e ingleses, James Browne, un pirata escocés, se apoderó de un barco holandés cerca de las costas de Cartagena de Indias, mató al capitán y a algunos de sus hombres y se llevó los ciento cincuenta esclavos de vuelta a Jamaica. A Browne lo ahorcaron por pirata y a su tripulación la indultaron, pero los esclavos permanecieron a disposición del gobernador de Jamaica.

Barroso murió en 1685 y Porcío, su yerno, se vio obligado a abandonar el asiento del que tan poco provecho había sacado, en parte por enfermedad y en parte porque el gobernador de Cartagena de Indias, Juan de Pando, tras hacer un trato con los holandeses de Curaçao, hizo correr el rumor de que Porcío estaba loco, se apoderó de sus barcos y lo encarceló. Porcío apeló a la Corte Suprema, o sea a la Audiencia, en Panamá, y hasta llevó su causa al Consejo de Indias en España. La causa prosperaba cuando Baltasar Coymans, el banquero de Amsterdam, el poder detrás de los recientes asentistas, presentó su candidatura al asiento; le apoyaron varios miembros del Consejo de Indias, entre ellos el duque de Medinaceli, presidente de este organismo, y unos amigos de Juan de Pando; el embajador holandés en Madrid también ejerció mucha presión a favor del banquero y sin duda se untaron algunas manos. En todo caso, Coymans ganó el contrato.

Así fue como la eminencia gris salió de la sombra y por fin el gran privilegio estuvo abiertamente en manos de un hereje, como se esforzó en señalar el deán de la catedral de Cádiz, Pedro Francisco de Barroso, cuñado de Porcío. Esto hubiera parecido un gran triunfo para Holanda, pero la realidad es que este Estado antes tan agresivo ya iba perdiendo fuerzas y la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales, con la que Coymans había tratado para vender sus esclavos en las Indias españolas, estaba a punto de declararse en bancarrota, y aunque los holandeses habían tenido éxito en la guerra y en el comercio cuando sus rivales eran católicos, españoles o portugueses, ahora sus vecinos protestantes, los ingleses, empezaban a superarlos.

El asiento que recibió Baltasar Coymans contenía ciertas condiciones: su empresa debía pagar una sustanciosa suma al contado al Ministerio de Finanzas hispano y, al igual que Grillo y Lomelin, tuvo que prometer que construiría barcos para la armada española, cuatro en esta ocasión. A fin de cubrir sus gastos, que eran como un préstamo, la Corona le eximió del habitual pago de aranceles por una parte de los esclavos que había de entregar. Aun así, la Inquisición, al parecer advertida por el deán Barroso y por el nuncio papal en Madrid, comenzó a interesarse por el asunto. Miguel de Villalobos preparó un documento para el nuncio acerca del peligro que suponía dar poder a un hereje; señaló que en el este, aprovechando una oportunidad mucho menor de la que tendría Coymans en Occidente, los holandeses habían puesto fin a la propagación de la verdadera fe. El

nuncio maquinó con el obispo de Sigüenza, confesor del rey, y ambos manifestaron al rey su opinión de que, si se enteraba de su existencia, el papa se opondría del todo al nuevo asiento.

El nuncio se había extralimitado. ¿Acaso le incumbía este asunto? De todos modos, en Roma constantemente se hacían tratos con los herejes. ¿Por qué habría de parecerle insoportable en las Indias lo que el santo padre toleraba a la sombra de la catedral de San Pedro? Un comité del Consejo de Indias autorizó la confirmación del asiento pero, en uno de sus raros ejemplos de autoafirmación, Carlos II insistió en que iniciara una pesquisa acerca de las implicaciones del asunto. El informe resultante, redactado tras muchas discusiones, declaraba que la introducción de negros no sólo era deseable sino que era absolutamente necesaria; que las consecuencias fatales de no tenerlos se deducían fácilmente, pues eran ellos los que cultivaban las tierras de las haciendas, y nadie más podía hacerlo debido a la escasez de indios; que si no hubiese trata, las haciendas, cuya mayor riqueza eran los esclavos negros, se perderían y América se enfrentaría a la ruina más absoluta.

En un pasaje aún más curioso, referente a si Dios o la Iglesia permitían esta esclavitud, decía que muchos autores hablaban de ello y que en opinión del Consejo no cabía duda en cuanto a la necesidad que se tenía de esos esclavos para sostener el reino de las Indias ni en cuanto a la importancia para el bienestar general que suponía continuar y mantener este procedimiento, sin cambio alguno; en lo relativo a la cuestión de la conciencia, según el informe, las razones expresadas, las autoridades citadas, la costumbre generalizada desde hacía mucho tiempo en los reinos de Castilla, América y Portugal, y el que el santo padre y la Iglesia no sólo no se opusieran a ella sino que la toleraran, probaban cuán deseable era la trata.[7]

Este documento sugiere que, al menos en España, se reconocía que en la trata existía una dimensión moral, aunque no se enfrentaran a ella. No obstante, una declaración del Consejo Supremo de la Inquisición debilitó el efecto de las afirmaciones del Consejo de Indias, al opinar que el contrato con los Coymans no garantizaría la pureza de la fe y permitiría la introducción en las Indias de africanos que subvertirían el orden establecido. La importante Congregación del Vaticano para la Propagación de la Fe apoyó a la Inquisición al hablar de «la ruina espiritual» que conllevaría otorgar el asiento a un hereje. La siguiente etapa consistió en que un comité especial del Consejo de Indias recomendara que se anulara el asiento de Coymans.

Sin embargo éste ya había iniciado su tarea y conseguía sus cautivos tanto en Jamaica, el depósito inglés, como en Curaçao. Pero ni siquiera Jamaica satisfacía la demanda que se había incrementado debido a que desde hacía poco se cultivaba tabaco en Cuba, a pesar de que las plantaciones de caña y los ingenios azucareros se administraban todavía de modo primitivo. Entre las instrucciones que recibió en 1685 el nuevo gobernador de Jamaica, sir Philip Howard, es-

taba la de permitir a un agente español, Diego Maget, de Cartagena de Indias, instalarse «en Jamaica, a fin de continuar con el comercio de negros» en nombre de Coymans. En 1689, el Consejo y la Asamblea de Jamaica —recordemos que estas islas inglesas contaron siempre con Parlamento, cuyas decisiones solían ser impredecibles— protestaron porque los españoles recibían los «mejores negros» y los jamaiquinos, sólo «los desechos», y porque cuando los plantadores jamaiquinos subían a bordo de los buques a comprar esclavos, rechazaban su dinero «pues no eran ochavos».[8]

Da la impresión de que para introducir mercancías holandesas o del norte de Europa en los puertos españoles, además de los esclavos, Baltasar Coymans no pretendía usar su aproximadamente docena de barcos —como el *Rey Baltasar*, bautizado con total falta de modestia, construido especialmente para la trata en Amsterdam, o el *Profeta Daniel*—, aunque es obvio que hubo algo de contrabando, dando pie al miedo a la expansión holandesa expresada por los funcionarios de Madrid. Sin duda Coymans había cometido antes este perdonable delito, pues incluyó una cláusula en el contrato mediante la cual se le perdonaba todo negocio ilícito del pasado. Como resultado de la intervención del Consejo de Indias, Coymans aceptó también llevar frailes capuchinos en sus buques, y al parecer lo intentó. (Algunos frailes capuchinos, mayormente italianos, llegaron en 1645 al Congo, a la comunidad de los sonyo, con un decidido propósito de evangelización, esfuerzo que continuó al menos hasta el año 1700.)

Pero este imaginativo holandés murió de repente y a su ayudante y heredero, Jan Carçau, nacido en Holanda y residente en España, católico por cierto, lo encadenaron y encarcelaron en Cádiz por fraude. La contribución de Coymans a la trata fue mucho menor de lo que había esperado el gobierno hispano, pues entre 1685 y 1686 sólo importó legalmente quinientos esclavos, aunque sin duda fueron más los de contrabando. Coymans había tropezado con problemas para obtener el permiso de salir del puerto de Cádiz, cuyas autoridades encontraban una excusa tras otra, como que debía transportar correo, pasajeros y hasta tropas, para retrasar unas salidas que desaprobaban de todo corazón; además, se vio obligado a contratar a una extensa burocracia en los principales puertos del imperio. Dadas las frecuentes discusiones que impedían el suministro libre de esclavos al imperio español, en 1687 el depósito de Curaçao se vio desbordado de nuevo, tanto que un buque especial tuvo que zarpar para África a fin de traer de allá alimentos para los aproximadamente cinco mil esclavos.

Pese al interés de su hermano Jan y, con él, el de la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales, la empresa de Baltasar Coymans perdió el asiento; primero lo devolvieron a Nicolás Porcío, que alegaba que Coymans lo había suplantado injustamente, y luego se lo otorgaron a Bernardo Marín de Guzmán, mercader de Caracas que tenía muchos contactos con la metrópoli. Como Coymans, Porcío usó Curaçao, pero Marín de Guzmán fue en busca de sus propias mercancías, por mediación de la nueva compañía portuguesa Cacheu (fundada

en 1676 por iniciativa de Duarte Nunes, mercader portugués residente en Hamburgo), de la cual había sido agente y de la cual recibió un fuerte apoyo. Ésta no era la primera empresa portuguesa privilegiada, pues también existió, por breve tiempo, la Compañía de la Costa de Guinea, organizada en 1664 por los hermanos Lorenzo y Manuel Martins. La Corona estaba a favor de la estrategia de Marín de Guzmán, pues significaba que España podría evitar la embarazosa dependencia de herejes. Sin embargo, Marín de Guzmán murió en circunstancias misteriosas en 1696, según se rumoreaba asesinado por un agente holandés. Entretanto, en 1690, en Londres una orden del Consejo había dado permiso a Barbados y a Jamaica para comerciar con esclavos con España y hasta pidió a los gobernadores de ambas islas que protegieran a todos los mercaderes españoles que allí fueran; el año anterior, un agente español de Coymans, Santiago Castillo, había ido a Londres a negociar con la RAC la venta regular de esclavos, con el fin de normalizar, de hecho, lo que hasta entonces era una práctica ilegal aceptada.

Esto supuso una asombrosa concesión al comercio libre, pero duró muy poco. Una Compañía Cacheu reconstituida pidió el asiento, que le fue otorgado tras las acostumbradas y complicadas negociaciones en Madrid; ofreció a la Corona un préstamo de doscientos mil pesos y se comprometió a entregar treinta mil esclavos a las Américas españolas en el curso de los siguientes seis años y medio. Este acuerdo demostraba que se había acabado el resentimiento de España hacia Portugal tras la separación de 1640. Las relaciones de los mercaderes conversos de Portugal y de Holanda probablemente permitieron a los primeros obtener sus mercancías para la trata africana en Amsterdam con mayor facilidad y a mejor precio de lo que las hubiesen conseguido otros mercaderes, como afirmaba en una carta a finales de 1670 un mercader y capitán hugonote francés, Jean Barbot: «Los portugueses... consiguen la mayoría de sus cargamentos en Holanda, a nombre de los judíos que allí residen...»[9]

No obstante, la compañía portuguesa no suministró lo prometido, por lo que Simon y Louis de Souza, agentes de la empresa, entraron en contacto con la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales, como lo habían hecho sus predecesores asentistas, y le pidieron ayuda para conseguir los esclavos necesarios, petición que ciertamente mantuvo las propiedades de Curaçao, pero, como siempre, la demanda excedía con mucho la oferta. En resumidas cuentas, la Compañía Cacheu logró transportar legalmente a diez mil esclavos a los puertos imperiales hispanos, la mitad de los cuales venían directamente de África. Sin embargo, también introdujeron ilegalmente a cientos de esclavos; algunos en Cartagena de Indias sin pagar impuestos, so pretexto de que habían muerto o estaban muriéndose (podría decirse que esto es una versión anterior de la novela de Gógol, *Las almas muertas*), y más de dos mil entraron en el pequeño puerto de Río de la Hacha, uno de los antiguos mercados de John Hawkins. Esto último colmó la paciencia del nuevo gobernador de

Cartagena de Indias, Juan Díaz Pimenta, que detuvo al agente de la compañía, Gaspar de Andrade, y cerró su despacho. A continuación se presentó un litigio en el que las pruebas de la compra de esclavos en Jamaica y Curaçao apoyaron al gobernador y, pasado un tiempo, hasta pareció que el propósito principal de los portugueses consistía en defraudar a los españoles, aun cuando se dice que el rey Pedro II era uno de los principales inversores de la compañía. Como comentaría Luis XIV de Francia a principios del siglo XVIII: «Los ingleses y los holandeses son los únicos que han sacado provecho...»[10]

En la América portuguesa —o sea, Brasil—, parecen exagerados los habituales cálculos de esclavos africanos importados en la primera mitad del siglo XVII; así, según un historiador habrían sido doscientos mil, o cuatro mil por año, pero sus pruebas resultan dudosas; después de todo, todavía se disponía de miles de indígenas que los innumerables *bandeirantes* obtenían en las razias que llevaban a cabo tierra adentro y que servían para todo excepto el trabajo más duro de las plantaciones de caña. No obstante, es casi seguro que en la segunda mitad del siglo trescientos cincuenta mil cautivos africanos fueron llevados a Brasil.[11]

Por cierto que el fin de los sesenta años de asociación con España afectó poco a la trata portuguesa con destino a Brasil; así, entre 1636 y 1644 un único contratista, Pero Avoiz de Abreu, tuvo derecho de vender esclavos de Angola y conservó su lugar durante la ocupación holandesa; le siguió una sucesión de notables mercaderes lisboetas —Tomas Figueira Bultão y Diogo Sanches Caraçe, luego Antônio da Gama Nunes y Jeronymo Teixeira da Fonseca—. Esta misma continuidad se dio en la menos provechosa trata desde las islas de Cabo Verde, donde de 1637 a 1643 Gaspar da Costa gozó de la licencia. Los mercaderes privados mantuvieron activa la trata desde Lisboa y Porto hasta finales del siglo, cuando se creó una compañía nacional, muy parecida a las formadas en otros países europeos. Se trataba de la Compañía Cacheu, nombrada así por el río de ese nombre, entre el Gambia y el Sierra Leona y cuyas actividades con respecto a los españoles ya han sido analizadas.

Después de la expulsión de los holandeses, los gobernadores de Angola, João Fernandes Vieira y André Vidal de Negreiros, revivieron las antiguas relaciones con los reyes del Congo (cada vez más dependientes en un reino que se desintegraba por momentos), restauraron al *ngola* de Ndongo como títere útil, hicieron la paz con la todavía resistente reina Nzinga, que no murió hasta 1663, buscaron el modo de conectar por tierra Angola con la colonia portuguesa de Mozambique y, sobre todo, iniciaron un proceso mediante el cual Angola se convirtió más en dependencia comercial de Brasil que en colonia de Portugal. A finales del siglo, en su famosos *Sermões, frei* Antônio Vieira declararía que, si bien el cuerpo de Brasil se hallaba en América, su alma se hallaba en África y alentaba a los esclavos negros a resignarse.

A finales del siglo, durante una generación, el Congo supuso la mejor fuente de esclavos para Brasil. En 1665 los portugueses habían hecho la guerra contra el rey Antonio I y tras la victoria lo habían ejecutado (llevando su cabeza a Luanda de modo nada cristiano) y, aunque el reino seguía siendo en teoría independiente, de hecho había aceptado la soberanía de Portugal. Esto significaba que los portugueses podían sacar del territorio cuantos esclavos quisieran. Entonces el Congo empezó a dividirse y varios miembros de la vieja dinastía cristiana (los «infantes», cada uno con un incongruente nombre cristiano, como Pedro Constantino y hasta Pedro del Valle de Lágrimas) lucharon entre sí; el monarca de nombre no era ya sino un fantasma comparado con su antigua eminencia, y, pese a la aparición de una profetisa que alegaba que se había comunicado con san Antonio de Padua a fin de poner fin a las guerras, varios pequeños principados autónomos continuaron vendiendo esclavos sin interrupción.

Al cabo de unos años, el reino títere de Ndongo también decayó y, tras una rebelión, desapareció como entidad en sí; después de 1681 la monarquía separada de Matamba, fundada por la reina Nzinga, se encontraba más o menos en la misma situación y aceptó proteger a los *pombeiros* portugueses que se internaban en su territorio en busca de esclavos. Más allá, el antaño feroz reino de los lunda también se había dejado domar, y en 1700 constituía ya la mayor fuente de esclavos para los portugueses, con quienes el pueblo cambiaba vino y prendas de vestir por almas.

Entretanto, los sonyo confirmaron su independencia de los reyes cristianos del Congo, aunque parece que el asombroso papel desempeñado allí por los capuchinos limitaba su libertad; a los hijos del monarca sonyo, por ejemplo, les nombraron «los diez amos de la Iglesia» y hacían las veces de intérpretes, salmodiaban la misa y ayudaban en las confesiones. No obstante, esta presencia espiritual no interfirió con la creciente exportación de esclavos.

Al final del siglo XVII el mercado brasileño se transformó gracias al descubrimiento de grandes yacimientos de oro. Así como en el siglo XVI fue el primero en América en desarrollar la agricultura basada en la caña, también fue el primero en experimentar un alud de buscadores de oro, en 1698, en Minas Gerais; nunca se había visto nada semejante y «nada parecido se volvió a ver hasta el alud de buscadores de oro de 1849 en California».[12] Al principio se usaron esclavos indígenas para abrir las minas pero, como de costumbre, resultaron (o hicieron lo posible por parecer) inferiores a los negros en cuanto a resistencia, compromiso y docilidad; de modo que la demanda de africanos iba aumentando a medida que se descubrían más yacimientos de oro, a menudo en lugares cada vez más remotos, como Mato-Grosso, Goiás y Cuiabá. La demanda de esclavos superó tanto la oferta que los propietarios de minas llegaron incluso a cargar con los impuestos adicionales por cada esclavo cobrados por unos funcionarios que no dejaban de buscar el modo tanto de rellenar el tesoro como de enriquecerse. Pronto fueron los esclavos afri-

canos quienes llevaban a cabo la mayor parte del trabajo en las minas, supervisados, por supuesto, por amos brasileños. Los propietarios de minas hilaban muy fino en sus distinciones entre esclavos; así, descubrieron que los cautivos de Guinea eran más fuertes y más aptos para este trabajo deslomador que los de Angola, y durante algunos años creyeron que los de Whydah, en la Costa de los Esclavos, poseían el mágico don de descubrir nuevos yacimientos.

Ahora los esclavos se transportaban con facilidad y directamente desde Angola, el Congo y acaso Mozambique a través del sur del Atlántico, a Brasil. Pero muchos, quizá la mayoría, eran del golfo de Guinea, o Mina, como acabaron por llamarlo los portugueses (diminutivo cariñoso de la perdida Elmina). Según un cálculo, un total de más de ciento cincuenta mil fueron a Brasil en los primeros diez años del siglo XVIII, de los cuales, se decía, menos de la mitad, o sea, unos setenta mil, eran de Angola, y unos ochenta mil, de Mina.[13] En aquellos años, la mayor parte de colonos asentados en Luanda participaban en uno u otro aspecto de la trata, y en los años ochenta del siglo XVII rara vez había menos de veinte buques de transporte de esclavos en el puerto. Cabe decir que los holandeses habían permitido a los portugueses regresar a Azim, en Guinea, aunque no a Elmina, a condición de que pagaran un diez por ciento de impuestos sobre todas las mercancías llevadas a la costa. A partir de entonces, los tratantes portugueses se establecieron en otros cuatro puertos de la Costa de los Esclavos, a saber, Gran Popo, Ouidah (Whydah), Jaquin y Apa.

Si bien las travesías de casi todos estos barcos se programaban todavía en Lisboa, algunos mercaderes de Río mandaban cada vez más buques directamente al otro lado del océano, y ésta fue, en cierta forma, la más importante consecuencia a largo plazo del alud de buscadores de oro en Minas Gerais. El Robinson Crusoe de Daniel Defoe participó en una de estas primeras travesías directas de Brasil a África y fue en el viaje de regreso cuando naufragó.[14] Más tarde, algunos de estos tratantes de Río también llevarían esclavos de contrabando a los españoles de Buenos Aires, en el Río de la Plata. Si bien estos mercaderes ganaban dinero, y en ocasiones mucho, su posición a largo plazo era más débil de lo que parecía, porque no podían ofrecer todos los productos europeos que garantizaban los capitanes de Lisboa gracias a sus relaciones en Inglaterra y Holanda. Pero Brasil contaba con dos productos de exportación directa con los que pagaba la mayoría de esclavos que le llegaron en estos años: el tabaco de mala calidad edulcorado con melaza que agradaba a los habitantes de Benin y un fuerte y áspero aguardiente de caña, la *gerebita*, extraordinariamente popular en Angola.

Además del comercio con Brasil, la trata costeña de Angola con Guinea y Santo Tomé continuaba floreciendo y hasta desde Luanda a la ciudad meridional de Benguela. A los miembros de los consejos municipales de las diferentes zonas de Luanda, al gobernador, al obispo y a la mayoría de funcionarios gubernamentales y eclesiásti-

cos se les pagaba indirectamente con «marfil negro», y en 1716 se les otorgó un tercio del espacio de los buques a cambio de sus servicios.

Al otro lado del Atlántico, a finales del siglo XVII quienes viajaban a Bahía quedaban asombrados por la multitud de esclavos, sobre todo destinados al servicio doméstico y más todavía por la frecuencia con que las africanas, que por mucho que las adornaran con joyas eran esclavas, se convertían en amantes y hasta esposas de los colonos portugueses. El viajero francés La Barbinais escribía en 1729: «Los portugueses nacidos en Brasil prefieren poseer a una mujer negra o mulata en lugar de la más hermosa blanca. A menudo les he preguntado de dónde les viene tan extraño gusto, pero ellos mismos no conocen la respuesta. Yo creo que, como estas esclavas los crían y los amamantan, adquieren la tendencia con su leche.»[15]

Para entonces, los escandinavos también participaban en la trata desde África. Uno de ellos, Louis de Geer, un genio financiero de Lieja, había ganado una fortuna con las fábricas de hierro suecas durante la guerra de los Treinta Años. Samuel Blommaert de Amsterdam despertó su interés por África y de su primera travesía regresó a Goteburgo pasando por África occidental y el Caribe con un cargamento de tabaco y azúcar, así como de marfil y oro. A éste siguieron otros viajes. Si bien suecas de nombre, quienes encabezaban estas expediciones eran casi siempre capitanes holandeses rechazados por su propia Compañía de África, y el capital lo invertían los amigos de De Geer en Amsterdam. En 1649 se fundó una compañía cuyos estatutos eran calcados de los de 1621 de la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales, salvo que, cuando fuera posible, usaría buques suecos con tripulación sueca y fabricados en Suecia y si construían fuertes en África su guarnición la formaban soldados suecos.

La compañía encargó a Henrick Carloff, el ya mencionado inquieto capitán oriundo de Rostock, en el ducado de Mecklenburgo a orillas del mar Báltico, que estableciera colonias en África. Empezó a hacerlo en el cabo Costa (Carlosburgo), entre Elmina y Nassau y parece que la primera piedra la puso el suizo Isaac Melville. Ya hemos descrito algunas de las aventuras posteriores de Carloff. Los ingleses, los holandeses y los portugueses poseían factorías cerca de allí y, por supuesto, se opusieron al recién llegado. Éste, astuto, renovó un viejo tratado entre un predecesor sueco y el rey Fetu, y construyó fuertes en Anamabo y Takoradi, así como otros menos imponentes en Gemoree y Apollonia. Estas colonias prosperaron durante varios años, sobre todo porque los holandeses y los ingleses estaban en guerra.

Después de Carloff entró en la trata un aristócrata báltico, el duque de Curlandia, a la sazón dominio de Polonia, si bien los antepasados del duque eran de la Gran Orden de Caballeros Teutónicos. En 1651, en nombre de este lejano noble, unos marinos se apoderaron de la isla de San Andrés en el río Gambia; el origen del fuerte James

(Isla James) que en 1658 cayó en manos de los holandeses y, en 1660, en las de los ingleses al mando del almirante Holmes, que posteriormente conquistaría los fuertes holandeses del río Guinea antes de hacerse con Nueva Amsterdam. El duque de Curlandia también pretendía vender mil «o más» esclavos en las Américas, concretamente en Tobago, donde en 1654 quiso establecer una colonia azucarera. No obstante, no existen pruebas de que iniciara siquiera este comercio.

El año 1651 fue también aquél en que los daneses empezaron en Guinea una aventura que duraría más de doscientos años. El plan se ideó en Glückstadt, ciudad fortificada de Holstein, en el río Elba, que a la sazón formaba parte de Dinamarca y era famosa por su generosa acogida a los judíos portugueses. Al parecer estos últimos tomaron la iniciativa del comercio danés en África; Simon y Henrik de Casseres fueron los primeros en recibir del mecenas de la ciudad, el conde Dietrich Reventlow, «pases marítimos» para comerciar en Barbados. Tenemos conocimiento de buques daneses en África a partir de 1649 y en 1651 se redactaron los estatutos de la Compañía de Glückstadt. En Copenhague, Jens Lassen, secretario del ministro del Tesoro, pidió permiso para entrar en la trata a Bernardino de Rebolledo, el asombrado ministro español; así pues, el *Neldebladet*, propiedad de Lassen y sus socios, fue el primer buque danés que transportó esclavos de África a las Indias occidentales y regresó al Elba con azúcar, marfil, oro y aceite de palma. El éxito de este viaje supuso un estímulo para nuevas expediciones.

En 1657 Carloff, que había reñido con sus patrones suecos, salió de Dinamarca con un nuevo barco, el *Glückstadt*, con una fuerza danesa a bordo, se apoderó de los fuertes suecos que él mismo había fundado en Takoradi, Ursu (Accra) y Anamabo y hasta capturó el *Stockhold Slott*, un barco sueco repleto de oro y probablemente de esclavos. Regresó a Europa; los suecos pidieron que se le capturara por pirata, pero las autoridades danesas le dejaron huir con su botín; siguió una guerra entre Dinamarca y Suecia. Carloff, por su parte, regresó a Guinea y fundó su propio fuerte, Christiansborg, en lo que luego sería Accra; más tarde construyó el fuerte de Friedrichburgo. Los suecos mandaron un buque de la armada a reconquistar los territorios perdidos en África, pero no tuvieron éxito y a partir de entonces, más ocupados con su ambición de conquistar Polonia, desaparecieron de la historia de África, aunque no por completo de la de la trata. Sin embargo, no ocurrió lo mismo con Carloff, quien abandonó a los daneses como había abandonado a los suecos y, como ya hemos señalado, en los años sesenta hizo las veces de agente de la trata francesa.

Entretanto, tras varias batallas navales con los holandeses, los daneses comerciaron en esclavos a escala modesta desde varios de los fuertes que Carloff había capturado para ellos, pero también desde Friedrichburgo y Christiansborg. En los años setenta, de este último puerto partía un barco anual, rumbo al Caribe, que en los veinticinco años entre 1675 y 1700 transportó unos cuatro mil esclavos. Sin

embargo, para entonces los ingleses se habían apoderado de Carlosburgo.

Los daneses no actuaban de manera regular. Carloff murió y en 1679 un mayordomo griego mató a Johann Ulrich, su sucesor en el fuerte de Christiansborg; el sucesor de éste, Pieter Bolt, vendió el fuerte a los portugueses y a los africanos de la zona por tan sólo treinta y seis libras en oro. No fue sino hasta 1682 cuando, con la ayuda de los holandeses, los daneses recuperaron el fuerte, pero los africanos se lo volvieron a quitar en 1692; lo recuperaron de nuevo y lo mantuvieron a lo largo del siglo XVIII, preocupados principalmente por enviar esclavos a Santo Tomás, la diminuta colonia azucarera que ya habían adquirido en el Caribe.

Otro país del norte de Europa apareció en la escena africana: Brandeburgo. Aquí también, como ocurrió con la participación danesa en la trata de África, parece que fueron unos intrusos holandeses los que tomaron la iniciativa, en este caso para presionar al gran elector Federico Guillermo. Así, los alemanes entraron en el comercio africano con una expedición encabezada por un holandés, el capitán Joris Bartelsen, bajo la bandera de Brandeburgo. Pretendía transportar esclavos desde Angola a Lisboa y Cádiz; recibió también instrucciones de llevar al gran elector de Berlín «seis esclavos de entre catorce y dieciséis años, guapos y de buen cuerpo».[16]

Si bien esta expedición no resultó, otro intruso holandés, Benjamin Raule, de Zelanda, fundó asentamientos en nombre de Brandeburgo: en Gross Friedrichsburgo, que posteriormente se llamaría Princestown, cerca de Axim; el fuerte Dorothea en Akwidah y una factoría en Takoradi. En 1685 los brandeburgueses se establecieron también en la abandonada factoría portuguesa de Arguin, la primera factoría europea en África, y el Tratado de Ryswick confirmó su dominio de este lugar desde el que se practicaba el contrabando. Desde estas bases los capitanes germanos podían vender esclavos a Santo Tomé y a la colonia holandesa a orillas del río Berbice, y hasta llevarlos a Berlín. En el Caribe, donde no poseían colonias, vendían la mayoría de los esclavos a los daneses de Santo Tomás.

Estos brandeburgueses acudieron a África con gran fuerza, mayor que los demás europeos, y en el más pequeño de sus fuertes había un capitán al mando de al menos cien hombres, dieciséis cañones de seis libras y mil quinientas granadas de mano. Al cabo de un tiempo, buscando una base en las Indias occidentales intentaron, como lo había hecho el duque de Curlandia, conquistar Tobago, pero ante la oposición de los holandeses desistieron.

Sin duda como resultado de este fracaso, los brandeburgueses se cansaron de la trata africana y en 1720, tras unos cuantos retrasos, vendieron sus fuertes a los holandeses, de modo que Gross Friedrichsburgo cambió el nombre por el más modesto de Fuerte Hollandia.

Para 1700 todas las compañías nacionales, ambiciosas «industrias nacionalizadas» fundadas con el fin de comerciar con África y llevar esclavos al Nuevo Mundo, parecían haber fracasado desde el punto de vista financiero; por lo general no atraían suficiente capital y los gobiernos se veían en la continua tesitura de subvencionarlas; sus funcionarios no podían evitar los elevados costes debidos al mantenimiento y la defensa de los puertos en Guinea, así como a los salarios de estos mismos funcionarios; no conseguían empleados capaces dispuestos a renunciar a sus propios intereses; y dadas sus obligaciones, como la de suministrar cierto número de esclavos por año a compradores concretos, tenían que comerciar, sin importar los términos. Eran criticados sin cesar, sobre todo por los mercaderes independientes excluidos de su monopolio, los manufactureros que se oponían a las condiciones impuestas para cambiar sus mercancías por esclavos y los rivales políticos del poder monárquico. Hasta la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales se veía suplantada por intrusos y esto era también cierto para sus equivalentes ingleses, franceses y portugueses.

A consecuencia de ello, en 1700 los comandantes de los asentamientos en África que dependían de estas compañías empezaban ya a adoptar una política de «vivir y dejar vivir» en lugar de intentar conquistar territorios, una política impulsada no por sus principios sino por la debilidad y el agotamiento. Las compañías monopolistas no lograban vencer a los intrusos, lo mismo que los ingleses no podían aniquilar a los holandeses, ni éstos a los ingleses. Lo que se aplicaba a las naciones se aplicaba también a los diferentes grupos de estas naciones.

A finales del siglo XVII en la Costa de Oro, la región de África donde residían más extranjeros, había cuatrocientos ciudadanos holandeses, unos doscientos ingleses, unos ochenta y cinco daneses y otros tantos brandeburgueses. En los ríos Cacheu y Bissau, entre Cabo Verde y el río Sierra Leona y en las islas de Cabo Verde había todavía unos cuantos asentamientos portugueses. Los franceses y los ingleses poseían fuertes en los ríos Senegal, Gambia, Sierra Leona y Sherbro, así como en Gorée. Los holandeses, portugueses e ingleses tenían factorías en Whydah (Ouidah) en la Costa de los Esclavos, donde los monarcas sólo permitían a los europeos construir fuertes de barro y a unos cinco kilómetros de la costa. Todas estas naciones, salvo los portugueses, evitaban formar verdaderas colonias y la mayoría de gobiernos europeos deploraba que sus funcionarios crearan jardines y plantaciones, so pretexto de que no poseían la tierra sino que la arrendaban. Así, en 1678, el agente principal de la RAC en África recomendó que todo comercio con esclavos se hiciera desde chalupas en el mar: «Una vez asentado en tierra firme, el factor acaba bajo las órdenes del rey del lugar donde vive, y es posible que ante la menor ofensa pierda todos los bienes que posee, y hasta que peligre

su vida», decía.[17] Todavía en 1752 el Ministerio de Comercio británico prohibió a la Compañía de Mercaderes que Comerciaban en África, sucesora de la RAC, como veremos en el capítulo catorce del presente, introducir cultivos de toda índole en la Costa de Oro, puesto que eran «sólo arrendatarios de la tierra que tenemos gracias a la buena voluntad de los nativos».[18] Los asentamientos portugueses en África al sur del Ecuador, o sea, Santo Tomé, el Congo y Angola, así como Mozambique, de donde salía ya un flujo constante de esclavos, constituían empresas más sólidas. Luanda era una auténtica factoría imperial, con gobernador, burocracia y, por supuesto, obispo, con sus respectivos y adecuados edificios públicos.

En el último cuarto del siglo XVII se produjo un gran aumento en la exportación de esclavos de todos estos puertos africanos. Según el mejor historiador de las estadísticas al respecto, se habrían exportado casi trescientos setenta mil entre 1650 y 1675, o sea, poco menos de quince mil por año, mientras que para los años entre 1675 y 1700 calculaba poco más de seiscientos mil, es decir, una media anual de más de veinticuatro mil, la mayoría de los cuales iban ya a las islas del Caribe.[19]

El impacto en África occidental fue, naturalmente, colosal, aunque no resulta fácil exponer una impresión de sus consecuencias hasta ese momento. Por ejemplo, durante largo tiempo, el marfil rivalizó con la trata en la mente de los europeos (en el siglo XVII la región de Río del Rey, al este del delta del Níger, exportaba dieciocho mil kilos de marfil por año), sin embargo dos siglos de caza indiscriminada habían reducido mucho el número de elefantes. El oro, en cambio, seguía rivalizando con la trata. Además, casi todos los tratantes europeos se dedicaban a varios aspectos del comercio africano; así, los portugueses trocaban nueces de cola de Sierra Leona por esclavos en Senegambia; los holandeses llevaban cuentas y telas de Benin a la Costa de Oro. Esto dificulta la distinción entre el impacto del comercio europeo y el de la trata en sí.

No obstante, la trata provocó obviamente algunos cambios políticos en África. La trata árabe del Medievo había hecho surgir nuevas ciudades en el Níger, como Timboctú, y la trata atlántica de los siglos XVI y XVII consolidó nuevos Estados: Ashanti y Accra, por ejemplo, en la Costa de Oro, Dahomey y Lagos, en la Costa de los Esclavos, como también las oligarquías del delta del Nilo. En Senegambia, la región de los wolof, el *damel* (gobernante) de Lat Sukaabe llevó a cabo reformas que supusieron un incremento de esclavos guerreros; el reino de Bambara, por su parte, fundado hacia 1710 en el Medio Níger, pronto se convertiría en una «enorme máquina de producir esclavos».[20] La decadencia del reino del Congo es un buen ejemplo del impacto que tuvo la trata en una monarquía indígena.

El surgimiento del reino ashanti en la Costa de Oro demuestra cuán difícil resulta hacerse una idea absoluta del impacto del comer-

cio atlántico. Los ashanti, que vivían a unos ciento sesenta kilómetros al norte de Elmina, y al norte de las minas de oro de la selva de Akan, dependieron durante muchos años de los akan; sin embargo en 1700 ya habían conquistado a estos últimos, con el uso de armas de fuego suministradas por los ingleses y los holandeses, y encabezados por Osei Tuti, su primer *asantahene*, o monarca independiente, quien haría de su pueblo el dominante en la Costa de Oro. La nueva capital de Osei Tuti era Kumasi, construida cerca de la antigua ciudad comercial de Tafo, y el símbolo del poder del nuevo imperio era el banquillo de oro. Los ashanti no tardaron en comerciar a gran escala con los holandeses. Pero probablemente se habrían convertido en una importante potencia aun sin la trata; después de todo, la primera generación tras la liberación del yugo de los akan se ocupó más del oro que de los esclavos. Entre 1675 y 1700 el oro constituía las tres cuartas partes del valor de las importaciones holandesas de Guinea y los esclavos representaban sólo un trece por ciento. Luego, la trata desempeñó un papel más importante; así, un director de la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales informó en 1705 que la Costa de Oro «se está tornando completamente en costa de esclavos, y los nativos ya no se concentran en buscar oro sino que hacen guerras entre sí para obtener esclavos».[21]

En 1700 ya debería haber quedado claro que ninguna empresa gubernamental tenía futuro, pero todas siguieron funcionando, a trancas y barrancas, como suele ocurrir con las empresas estatales, y hasta se fundaron otras nuevas. A la Corona española debió de resultarle evidente también que buscar un asiento ideal para la trata era tan inútil como la búsqueda de la fuente de la eterna juventud, y los que deseaban obtener estos contratos debían de saber ya que la empresa resultaba tan poco afortunada como poco provechosa. No obstante, la Corona no sólo otorgaba nuevos privilegios de esta clase sino que eran solicitados con mayor entusiasmo que nunca. De hecho, durante la guerra de Sucesión española, que empezó en 1701, uno de los problemas más importantes consistía en qué nación tendría el asiento.

En 1700 los portugueses poseían todavía el asiento, pero, como hemos visto, su control era tema de fuerte controversia; para colmo, una gran parte de las mercancías transportadas hacia África eran a menudo francesas, suministradas por poderosos mercaderes franceses residentes en Portugal y en España. De modo que no sorprende que el generoso pago de un millón de pesos incitara a la Compañía Cacheu a devolver el asiento a la Corona hispana. El nuevo monarca de España, el Borbón Felipe V, nacido en Francia y nieto del rey de este país, también Borbón, dio de inmediato la oportunidad a Francia. Las ganancias futuras se repartirían entre ambos borbones y Jean-Baptiste Ducasse, el héroe de Gorée, a la sazón gobernador de la extraordinariamente próspera colonia azucarera de Saint-Domin-

gue. Había sido enviado especial francés en Madrid y tenía mucha experiencia en la trata africana, pues había trabajado para la Compañía de Senegal, como capitán de barcos de esclavos y como eficaz administrador. De hecho, su influencia con Luis XIV se debía a haberse apoderado tanto de Cartagena de Indias como de Jamaica durante las guerras de los años noventa del siglo XVII. (Por cierto que, en sus memorias, Saint-Simon reservó algunas de sus frases más respetuosas para este hijo de un vendedor de jamones de Bayona: «gentil, educado, respetuoso», era muy fogoso y vivaz y «nunca falso consigo mismo».) Como resultado de estos arreglos, el rey Pedro de Portugal se alió con Inglaterra y los Habsburgo contra los Borbones, y Felipe V canceló de inmediato todos los pagos que había acordado hacer a su colega portugués.[22] Esto supuso un auténtico triunfo para Francia, pues, después de todo, uno de los objetivos de Colbert había sido controlar el mercado imperial español.

Los franceses debían conseguir sus esclavos en Angola y la isla de Corisco, cerca de Gabón; tendrían un monopolio de diez años, de 1702 a 1712; habían de entregar cuatro mil ochocientas «piezas de indias» cada año en cualquier puerto de las Indias españolas que no les estuviese específicamente vedado; pagarían un impuesto de treinta y tres y un tercio *écus* por esclavo; también llevarían tres mil esclavos a las Indias francesas, y fuera cual fuese la compañía que se encargara de ello en Francia pagaría seiscientas mil libras francesas al rey de España.

Aconsejado por su astuto canciller Louis Pontchartrain —otro héroe de Saint-Simon—, Luis XIV asignó el premio del asiento a la Compañía de Guinea, a la sazón una de las tres compañías africanas de Francia que aún sobrevivían. Las otras eran la Compañía Real de Senegal, fundada en 1696 y la Compañía Real de Saint-Domingue.

A fin de alentar la trata, el rey pagaría trece libras francesas por cada esclavo entregado vivo en las Américas, y se eximía a la compañía de cualquier impuesto francés sobre las mercancías transportadas, si bien había de pagar doscientos mil pesos a la Corona española por el contrato y un arancel de treinta y tres y un tercio pesos por esclavo, un cuatro y medio por ciento menos que los aranceles impuestos por los portugueses. Además, se deduciría un diecisiete por ciento del arancel por cada esclavo, a condición de entregar los cuatro mil ochocientos esclavos contratados; esta cláusula da fe de las escasas expectativas de que se cumpliera con el contrato. En realidad, la compañía no tendría el monopolio completo, pues se permitiría a otros mercaderes franceses participar en la trata destinada a Cayena y las islas de Sotavento. Todos los mercaderes del puerto bretón de Nantes podían ir a Guinea, a condición de pagar a la compañía veinte libras francesas por cada esclavo que transportaban a Saint-Domingue y diez libras francesas si iban a las otras islas francesas. Los mercaderes de Martinica podían importar entre cuatrocientos y quinientos esclavos por año, si pagaban trece libras francesas a la compañía y enviaban cien esclavos a Guadalupe. Según la

última cláusula de este sumamente complicado acuerdo, los dos reyes, Luis XIV y Felipe V, abuelo y nieto, poseerían cada uno una cuarta parte de las acciones de la compañía y los inversores franceses podrían disponer del resto. La compañía aceptaba también hacer a Felipe V un préstamo que le permitiera comprar las acciones que le reservaba.

En España este tratado no gozó de popularidad. En el siglo XVII los españoles se habían mofado constantemente de Francia y ahora parecía que la economía imperial se entregaba a este objeto de la burla nacional. Si un cortesano acicalado al que los madrileños pedían que pronunciara «ajo» o «cebolla» no podía hacerlo corría el peligro de ser apaleado por el crimen de ser francés. En opinión del Consejo de Indias, a los mercaderes franceses les resultaría fácil, gracias al tratado, importar al imperio toda clase de mercancías, así como esclavos y los «intereses nacionales españoles» (utilizaron la frase moderna) se verían indudablemente perjudicados. El rey se esforzó —apenas— por ablandar a los ofendidos dirigentes de la comunidad mercantil de su nuevo país prohibiendo a los buques de la Compañía de Guinea anclar en puertos del Pacífico y reduciendo el número de esclavos entregados en Buenos Aires. Esto sirvió de poco y los funcionarios españoles, tanto en la metrópoli como en las Indias, hicieron cuanto pudieron por poner obstáculos a los nuevos asentistas. Hasta el Consejo de Indias prohibió en 1702 la importación en el imperio de esclavos de la Costa de Oro o de Cabo Verde, so pretexto de que eran bárbaros difíciles de convertir al cristianismo y tendían a comer carne humana «con voracidad». Cuando uno de los barcos de la compañía, *La Gaillarde* de La Rochelle, llegó a Cartagena de Indias en 1703, con treinta y seis de los ciento tres esclavos varones a bordo enfermos, el gobernador Díaz Pimenta le cobró el total de los aranceles. Y los españoles se deleitaban haciendo pasar a sus nuevos «protectores» por otras pequeñas humillaciones y trabas.

La trata ilegal continuaba. La Compañía de Guinea declararía más tarde que en los años en que gozó del privilegio había transportado un total de diez o doce mil esclavos, pero en realidad fueron más bien casi cuarenta mil los que llevaron al imperio hispano. Durante la guerra de Sucesión la demanda pareció crecer aún más; las nuevas minas de oro de El Choco, en Nueva Granada, aunque nunca fueron tan importantes como las de Brasil, «gastaban» muchísimos esclavos; aunque Holanda y Francia estaban en guerra, en Curaçao la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales vendió un buen número de esclavos a la Compañía de Guinea; sabía que podría haberle vendido más de haberlos tenido, pues Gaspar Martin, Jean Chourra y Louis Chambert, representantes de los asentistas franceses les visitaron para pedírselo. Cabe añadir que según los registros de la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales, entre 1700 y 1729 esta empresa vendió casi veinte mil esclavos en Curaçao a compradores españoles.

En la misma época Jamaica, el principal depósito del más impor-

tante de los enemigos de Francia, Gran Bretaña, se mostraba aún más activa y trataba directamente con la compañía que tenía el asiento y con intrusos. Sin embargo, a los ingleses, sobre todo a los directores de la RAC, les indignó que Francia obtuviera tan provechoso contrato. Después de todo, Gran Bretaña se había convertido ya en una nación esclavista más importante que Francia, como se desprende del hecho de que en 1701 la población esclava de Martinica, Saint-Domingue y Guadalupe ascendiera apenas a cuarenta y cuatro mil personas, de las cuales muchas habrían sido compradas en Jamaica o Barbados, mientras que las colonias británicas importaron el doble sólo en los primeros diez años del siglo.

En mayo de 1702, una enfurecida RAC sugirió al almirantazgo que si se podía evitar que los franceses adquirieran esclavos para cumplir con su contrato, acaso los colonos españoles se vieran obligados a comprárselos a Inglaterra. El factor en Jamaica de la Compañía Africana, el vicegobernador Peter Beckford, un plantador de caña originario de Gloucester que iniciaba la gran carrera de su familia hacia la riqueza, escribió al secretario de Estado, James Vernon, sugiriendo que los ingleses debían apostar fragatas cerca de las costas tanto de Portobelo y de Cartagena de Indias como de África, a fin de «constreñir el comercio francés».[23] Creía que se debía prohibir a los mercaderes ingleses hacer tratos con los franceses o entregarles esclavos. El año siguiente la propia RAC hizo una sugerencia del mismo tenor al sucesor de Vernon, lord Nottingham: puesto que los barcos negreros ingleses pasaban unos dos meses en las costas africanas reuniendo esclavos, tres buques de guerra y un brulote británicos podrían echar a perder todo su comercio.

El gobierno británico no siguió esta táctica, si bien, dada la guerra, había batallas entre buques británicos y franceses. Así, en 1703, Handasyd, nuevo vicegobernador de Jamaica y enemigo de Beckford, el ya mencionado factor de la RAC en esa isla, al que acusó de asesinato, escribió al ministerio de comercio y plantaciones en Londres, diciendo: «nos han llegado desoladoras noticias de la gran pérdida de buques mercantes por corsarios [franceses] de Martinico [Martinica] que, según me informan, son veintiocho y han robado unos setenta barcos y balandros. Algunos están cargados de negros». Y añadió: «Nuestro número de esclavos aumenta a diario pero, para mi gran pesar, el número de blancos disminuye a diario.»[24]

Los británicos y los franceses competían entre sí en todas partes, hasta para la trata de la bahía de Loango; ahora que los holandeses se retiraban de esos puertos, los franceses deseaban destruir a todos sus rivales en la región y establecer su propio monopolio, pues les habían dicho que, con una supervisión adecuada, podían comprar dos mil esclavos al año en Loango y otros tantos en los dos puertos cercanos de Cabinda y Malemba. Sin embargo, la rivalidad de las grandes potencias resultó negativa para la trata en la zona y en 1706 un capitán holandés informó que, aunque había muchos esclavos disponibles en estos puertos, no había nadie que los comprara.

En 1707, con el fin sobre todo de satisfacer a la RAC, el gobierno británico redactó un borrador de contrato entre la reina Ana y el archiduque Carlos, candidato británico al trono de España; envió el contrato a James Stanhope, su ministro en España; en este contrato, los británicos se comprometían a encontrar en diez años los cuarenta y ocho mil esclavos que los franceses se habían comprometido a transportar, pero que no habían podido enviar debido a la guerra; se pagarían anticipos, como ocurre ahora con los contratos para publicar libros. «Los contratistas adelantarán doscientas mil pesetas [en ochavos] o cuarenta y cinco mil libras inglesas, en concepto de anticipo, pagadero en dos plazos, el primero dos meses después del visto bueno a este contrato de Su Católica Majestad y el segundo, dos meses después del primero, suma que no será reembolsada a los contratistas», rezaba el contrato. Pero éstos eran asuntos que se resolverían con la paz.

Los franceses, por su parte, tenían planes más ambiciosos. Ese mismo año, Luis XIV mandó un emisario a Holanda, un joven y rico oficial, Nicolas Mesnager, a proponer una colaboración entre todas las potencias marítimas para suministrar esclavos a las Américas. El rey Felipe V propuso algo semejante: España, Gran Bretaña, Holanda y Francia devengarían una cuarta parte cada una. Este asombroso proyecto de mercado común europeo para la trata fracasó, puesto que los holandeses se negaron a considerar siquiera la posibilidad de unir fuerzas con los franceses, y nada se hizo al respecto.

Los británicos continuaron presionando a España. En 1710 ya vendían más de diez mil esclavos al año a las Indias, incluyendo el imperio hispano; los franceses vendieron menos de trece mil en los doce años entre 1702 y 1713. Era obvio, pues, que los primeros se encontraban en posición dominante. Además, los franceses y los españoles empezaban a tener problemas. Por ejemplo, en 1712, la Compañía de Guinea cobró a la Corona de España cinco millones de pesos en concepto de deudas, intereses y daños. Muchos colonos del imperio español y varios funcionarios en la metrópoli empezaban a pensar que sólo si recurrían a Inglaterra podrían suministrar al imperio suficiente mano de obra africana. Al mismo tiempo, en Londres, «este abstruso comercio» se había convertido en «el más beneficioso para toda la nación».[25] La Cámara de los Comunes recibió innumerables peticiones de fabricantes de armas de fuego, cuchilleros, tintoreros, veleros y tejedores, manufactureros de hierro forjado de Birmingham, fabricantes de serga, mercaderes de Edimburgo y Chester, por no hablar de los fabricantes de franela galesa, temerosos todos de la horrible posibilidad de que la inminente paz limitara en lugar de extender su participación en el comercio con África, y, por tanto, la limitara en la trata.

Como resultado, cuando en 1713 se redactó el Tratado de Utrecht para dar fin a la guerra de Sucesión de España, los británicos pudieron insistir en hacerse con el asiento. Si bien un Borbón gobernaba en Madrid, serían buques británicos los que llevaran africanos

a las Américas para que trabajaran en las haciendas, los palacios, las minas y las plantaciones de caña y tabaco de su gran imperio. Una nueva Compañía Francesa de Senegal, administrada por mercaderes de Rouen poco podía hacer, aparte de quejarse. Esto supuso una victoria para la diplomacia británica al lado de la cual parecía poca cosa la adquisición de Gibraltar y Menorca en virtud del mismo tratado.

LIBRO TERCERO

El apogeo

13. NINGUNA NACIÓN SE HA HUNDIDO TANTO EN ESTA CULPA COMO LA GRAN BRETAÑA

> Ninguna nación en Europa se... ha hundido tanto en esta culpa como la Gran Bretaña.
>
> WILLIAM PITT EL JOVEN en la Cámara de los Comunes, abril de 1792

En 1713, el Tratado de Utrecht, nombre holandés para una paz latina, hizo varios regalos a la Gran Bretaña: dos plazas desde las cuales dominar el Mediterráneo, Gibraltar y Menorca; Terranova y Nueva Escocia, dos desiertos de hielo, como Voltaire describiría más tarde a Canadá, y el regalo mayor, el Eldorado del comercio según parecía entonces, el asiento (contrato) deseado desde siempre para importar esclavos y algunas otras mercancías a la América hispana. El conocimiento del fracaso financiero de otros contratistas anteriores no enturbiaba la satisfacción que se sentía en Inglaterra.

El autor de este triunfo británico era lord Lexington, embajador inglés en Madrid, aconsejado por un experto comercial, un amigo del jacobita Bolingbroke, Manuel Manasses Gilligan, que iba a recibir el siete y medio por ciento de los beneficios, sin duda alguna en provecho de su protector. Lexington, que era también jacobita, hubiera desempeñado un papel en el nuevo régimen de los Estuardos si se hubiese restaurado en 1714, como esperaban sus correligionarios jacobitas.

El gobierno de Londres vendió el nuevo privilegio, como se preveía, por siete millones quinientas mil libras a la Compañía del Mar del Sur, formada sólo dos años antes como respuesta de los *tories* (conservadores) al Banco de Inglaterra de los *whigs* (liberales), y justamente para exportar a perpetuidad mercancías al imperio español. El «mar del Sur» del título de la empresa se refería de modo general al Pacífico, pero también al Atlántico frente a América del Sur. Robert Harley, canciller del Tesoro y de hecho primer ministro, fue el primer gobernador (o presidente) de la nueva compañía. En el corazón de la City de Londres se estableció con el tiempo la South Sea House, en la esquina de la calle Threadneedle con la Bishopgate. Se esperaba que la deuda nacional se liquidaría gracias al abundante comercio español y se cambiaron obligatoriamente por acciones de la compañía títulos gubernamentales sin fondos por valor de nueve millones de libras.[1]

El genio de la compañía, «la obra maestra del conde de Oxford», era un aventurero de las finanzas, John Blunt, hijo de un zapatero bautista de Rochester, que se hizo rico manufacturando hojas de espada y que oportunamente se casó con la hija de uno de los directores de la RAC, Richard Craddocke. Se decía que Blunt vivía con su

libro de oraciones en la mano izquierda y un prospecto de la compañía en la derecha, sin que dejara saber al uno lo que estaba escrito en el otro. Daniel Defoe, el autor de *Robinson Crusoe*, escribió un apasionado folleto en favor de la creación de la compañía: «No hay en nuestra memoria ninguna empresa de tal importancia» decía, si bien no mencionaba ni una sola vez en sus cuarenta páginas el propósito principal de tal empresa, aunque se ha sugerido que la idea de la compañía surgió de él.[2]

Un desfile de antorchas a través de Londres acogió la noticia de la concesión. Se creía que habían vuelto los días de prosperidad. Ya se preveía esto en el discurso al Parlamento de la reina Ana del 6 de junio de 1712: «Hemos insistido y obtenido que el asiento o contrato para proveer de negros a las Indias occidentales españolas se hiciera con nosotros por treinta años.»[3]

Era un triunfo muy especial para Londres, con sus cientos de compañías por acciones, sus contables, sus doscientos cafés, sus cinco mil mercaderes, sus hermosas casas de cambio y sus numerosas comunidades extranjeras (hugonotes, holandeses, alemanes, escoceses), sus dieciocho periódicos, sus innumerables autores de panfletos, su imaginación y su facilidad para contagiarse la fiebre de la especulación.

La Compañía del Mar del Sur tenía las mismas obligaciones que habían asumido otros asentistas; además de su compromiso de llevar anualmente cuatro mil ochocientos esclavos durante treinta años, debía pagar al rey de España treinta y tres pesos y medio en plata por cada esclavo entregado sano y salvo, y por añadidura pagarle, por adelantado, doscientos mil pesos. Todos los puertos de las Indias españolas que en 1702 fueron abiertos a Francia debían abrirse ahora a los buques de la compañía. A ésta se le permitía enviar un buque de quinientas a seiscientas toneladas, cada año, a Portobelo, Cartagena de Indias y Buenos Aires, con mercancías inglesas. Pero los esclavos eran lo más importante del comercio que se preveía.

España se aseguró de salir bien librada del acuerdo, pues funcionarios de Madrid, como el presidente del Consejo de Indias y los cinco miembros de la Junta de Negros recibieron abundantes recompensas. Al rey Felipe V se le atribuyó el veintiocho por ciento de las acciones de la compañía, y el veintidós y medio por ciento a la reina Ana de Inglaterra; más, igual que se hizo diez años antes con la Compañía Francesa de Guinea, se prestaría al rey de España un millón de pesos para comprar sus acciones.

No todo el mundo en Inglaterra recibió el plan con alegría, y los plantadores de Jamaica se opusieron a él, pues creían que arruinaría su próspero comercio ilegal con el imperio español, ya que antes de 1713 Jamaica había proporcionado, como admitió el propio Robert Harley, «de un año para otro, de tres a cuatro mil negros, a cambio de lo cual y de flores [sic], lana y otras mercancías, se ha recibido de ellos en oro y plata y productos de la Nueva España, de doscientas mil a doscientas cincuenta mil libras anuales». El hábil, pese a su juventud, nuevo enviado británico en Madrid, George Bubb, pensaba

igual: «He echado un vistazo al tratado del asiento», escribió al secretario de Estado, «y creo que es uno de los peores que he visto y el más calculado para enredos y engaños».[4] Este personaje, que al heredar dinero de un tío tomó el nombre de Dodington, se hizo popular andando el tiempo como el más adulador de los solicitantes de cargos de mediados del siglo XVIII. Los mercaderes de Bristol también estaban descontentos con lo que consideraban como una confirmación de los privilegios de los mercaderes de Londres.

Pero el plan no se detuvo. La Compañía del Mar del Sur acordó con la vieja RAC que le compraría en África los esclavos que necesitara para llevarlos a Jamaica, donde los más débiles, los esclavos «de desecho», se eliminarían, es decir, en muchos casos se les dejaría morir, sin atención, en el muelle. Luego, llevaría los esclavos sanos a los mercados españoles de América. Un segundo contrato concretaba cómo la RAC proporcionaría los cuatro mil ochocientos esclavos anuales. En realidad, estos acuerdos no se cumplieron, pues un tercio de los navíos de la compañía iban a la bahía de Loango, en la Costa de Oro, poco menos de otro tercio a Dahomey, y el resto, a Senegambia; algunos buques fueron hasta Mozambique e incluso a Madagascar.

La nueva compañía estableció factorías en Barbados (dirigida por Dudley Woodbridge) y en Port Royal, de Jamaica (controlada por John Merewether), desde donde se embarcaba a los esclavos hacia los puertos españoles de América. Los destinados a Buenos Aires, que ya era, por primera vez, un puerto con el que había que contar, se llevaban directamente a través del Atlántico meridional, en dos o tres buques al año. En las factorías de Barbados y Jamaica se «refrescaba» a los esclavos, para que tuvieran aspecto sano, después del largo viaje transoceánico. La compañía alquilaba botes de carga o balandros en Jamaica o Barbados, para los viajes cortos hacia los puertos españoles cercanos. La empresa contaba también con agencias en Cartagena de Indias, Panamá, Veracruz, Buenos Aires, La Habana, Santiago de Cuba y, después de 1735, Caracas. Cada encargado o factor de estas agencias tenía mano libre para hacer regalos a los funcionarios españoles. En unas instrucciones al factor de La Habana, Richard O'Farrill, cuyos padres procedían de Longford, en Irlanda, aunque establecidos en Montserrat, se le advertía que debía «tomar muy en cuenta qué negros le llegan por cuenta de la compañía... Debe vender tantos como pueda a cambio de moneda, pero cuando tenga la necesidad absoluta de fiar, debe investigar la honestidad y capacidad de las partes interesadas, aceptando las garantías que crea que serán puntualmente respetadas, y ser muy cauteloso y circunspecto para que la compañía no sufra pérdidas por esto... Debe llevar una cuenta regular y exacta de qué negros llegan en cada buque, de cuántos son hombres, mujeres y niños, de su edad y de a quién se venden y a qué precio».[5]

En este contrato entre la RAC y la Compañía del Mar del Sur se satisfacía una vieja ambición británica, aunque, como suele suceder a menudo, apenas se alcanzaba un objetivo se presentaba otro. El

15 de diciembre de 1713, en una reunión de la Comisión de Comercio (Board of Trade) de Londres, el coronel Cleland, agente de la misma en Barbados, sugirió a los comisarios de Plantaciones, que de hecho eran los administradores del imperio colonial, que «debemos procurar excluir a todas las demás naciones del comercio de negros, etc., en la costa de África... El señor Kent contestó que sería de gran provecho si fuese posible...». Se discutió también si era conveniente abastecer a Brasil, «pero esos caballeros estuvieron todos de acuerdo en que llevar negros a Brasil sería perjudicial para las plantaciones británicas en América».[6] La trata portuguesa era, desde luego, como todos sabían, una empresa considerable, pues en aquel tiempo las minas de Minas Gerais, en las que trabajaban esclavos, daban más oro que cualquier otra del mundo. Por su parte, la RAC planeó en 1721 vender esclavos a los portugueses; debían proceder de Gambia y los que no se «colocaran» en África podían entregarse a un tal Playden Onely en Lisboa; al parecer, así se hizo con ciento cincuenta esclavos, pues, según dijo el duque de Chandos, «nos han indicado que allí hay un buen mercado».

Aparte del misterioso Manasses Gilligan (tras el cual acaso se ocultaba Bolingbroke), entre quienes podían sacar provecho de todas esas disposiciones estaba, en primerísimo lugar, la reina Ana, con su importante número de acciones. A su muerte, en 1714, su sucesor, Jorge I, heredó sus acciones y compró más, lo mismo que hizo su heredero, el príncipe de Gales, que en 1715 fue nombrado gobernador (o presidente), después de que se descartara judicialmente a Harley. A consecuencia de una disputa familiar, el rey se nombró a sí mismo presidente de la compañía, en 1718. Con este motivo la duquesa de Ormonde escribió a Jonathan Swift, el autor de *Los Viajes de Gulliver*, que también era accionista: «Debéis recordar que se decía que el Mar del Sur era hijo del duque de Oxford. Ahora el rey lo ha adoptado y lo llama su hijo querido.»[7] La más prudente inversión de Swift, según su biógrafo, consistió en 500 libras en acciones de la Compañía del Mar del Sur. En 1720 se organizó un astuto plan en virtud del cual las dos hijas ilegítimas del rey con su amante alemana, Melusina, duquesa de Kendal, recibirían ciento veinte libras por cada punto que aumentara el valor de las acciones.

Entre los directores de la Compañía del Mar del Sur que también ganarían mucho estaban John Blunt, inspirador de toda la empresa, políticos como Bolingbroke y, más tarde, el duque de Argyll y Edward Gibbon, abuelo del famoso historiador de la caída del imperio romano. Otro director era el fascinante sir John Lambert, un exiliado hugonote dedicado a las finanzas que viajaba entre Inglaterra y Francia con aparente facilidad, y que tenía intereses en la trata de Nantes lo mismo que en la de Londres. Entre los accionistas con más de diez mil libras figuraban el conde de Halifax, fundador del Banco de Inglaterra, el político James Craggs, el alto funcionario sir Joseph Jekyll y, a partir de 1719, el duque de Chandos, escandaloso financiero pero buen administrador, que había organizado el abastecimiento del ejército en las

guerras de Marlborough. Entre los accionistas menores se contaban el novelista Daniel Defoe, el pintor sir Godfrey Kneller, retratista de todos sus compañeros inversionistas, y el físico sir Isaac Newton.[8]

La Compañía del Mar del Sur no fue un éxito tan grande como se esperó. Se había exagerado su capacidad para ser «un escudo para el comercio ilícito», según dijo Bolingbroke. Los directores de la compañía siempre se interesaron por este aspecto de su actividad; los buques de la compañía llegaban a Cartagena y a Buenos Aires no sólo con esclavos sino también con mercancías de todas clases, para las cuales en lugar de pagar impuestos el capitán hacía un regalo al gobernador local. Un francés que vivía en Londres, Guillaume Eon, representante del rey de España en el comité directivo de la compañía, recibía una pensión de ochocientas libras, además de un regalo de mil libras, para que no prestara atención a estas irregularidades. El virrey de México también esperaba recibir similar trato. Pero los «buques permitidos», los navíos autorizados con mercancías inglesas, se encontraban con muchas dificultades, pues sólo tenían derecho a ir al Nuevo Mundo cuando había una feria en uno de los dos puertos principales de recepción de esclavos, México y Portobelo (éste en tránsito hacia Lima), y estas ferias se celebraban sin regularidad y ni siquiera una vez al año.

Otro problema surgió del hecho de que la Asamblea de Jamaica, organismo más independiente de lo que creían los forasteros, imponía una tasa local de una libra por cada esclavo exportado de la isla, incluso los que iban a ser trasladados al mundo hispánico. El Consejo de Comercio y Plantaciones de Londres trató de impedir que le aplicaran aranceles sobre los esclavos que desembarcaban simplemente para «refrescarlos», pero la asamblea jamaicana mantuvo su posición, pues sus miembros consideraban que se les robaban los beneficios de su viejo comercio ilegal con puertos españoles. Por esto la compañía comenzó a pensar en comerciar directamente con el imperio español sin la muy necesaria etapa en las Indias occidentales británicas.

La compañía mostraba una imprudente lentitud en contestar a las numerosas peticiones de licencias especiales formuladas por mercaderes privados; Neil Bothwell, por ejemplo, que deseaba exportar esclavos transportados por buques ingleses desde Santo Domingo; William Lea, que esperaba hacer lo mismo en Guatemala; un tal Durepaire, que quería un comercio similar con Puerto Rico, y Antonio Francisco de Coulange, que aspiraba a vender no más de veinte esclavos al año comprados en el puerto danés de Saint Thomas.

El hecho de que continuara el comercio privado, independiente e incluso ilegal a los ojos de la ley inglesa, presentaba otro escollo. Oficiales de la Marina se dedicaban a él y la compañía confesó, en 1723, que no podía hacer nada para impedirlo: «En cuanto a lo que escribe acerca de nuestros navíos de guerra protegiendo y llevando a cabo comercio privado», escribieron los directores de la compañía a su agente en Portobelo, «no nos deja indiferentes, pues aunque pueda

ser beneficioso para esta nación en general, es muy perjudicial para la compañía en particular, pero no estamos facultados para quejarnos». Entre 1738 y 1745 incluso hubo quejas de marineros; por ejemplo: «Este testigo, a su llegada a Anamabo [en la Costa de Oro] en febrero... a bordo del *Spence*, vio a negros de ambos sexos en número de setenta y más, junto con diversas mercancías, tendidos en cubierta y en la cabina del capitán, que, como este testigo cree firmemente, habían comprado en dicha costa para comerciar con ellos.»[9]

Todos los viejos comerciantes de esclavos —holandeses, portugueses y franceses— continuaban llevando esclavos a los españoles, cuando y donde podían. Así, el capitán Goldsborough, que mandaba un buque de la compañía en ruta a Buenos Aires, en 1731, se quejaba de que «a causa de los intrusos portugueses, era imposible vender cincuenta negros en seis meses». Los agentes de la compañía, haciendo uso de su derecho, capturaron a doscientos treinta y un esclavos introducidos ilegalmente en Portobelo en los tres años de 1716 a 1719. Pero estos agentes a menudo temían actuar y algunos de ellos participaban en el comercio ilegal.

El principal abastecedor de la Compañía del Mar del Sur, la RAC, también se inquietaba por el viejo problema de los comerciantes independientes. En 1714, Gerrard Gore, agente de la compañía en Cape Coast, informaba que «los intrusos ingleses siguen infestando la costa... Rara vez hay menos de cinco o seis en Anamabo, y frecuentan constantemente Shidoe...».[10] Estos buques intrusos procedían frecuentemente de Bristol, cuyos mercaderes se resentían del monopolio de las compañías porque las dominaban los inversores londinenses. Sus costes eran, desde luego, menores que los de las compañías, pues todavía no contribuían al mantenimiento de los fuertes, aunque consideraban que conocían y sabían satisfacer mejor los deseos de los monarcas africanos que los hombres de la RAC.

Además, estaban los piratas, el peor de los cuales era el español Miguel Enríquez, que tenía su cuartel general en Puerto Rico y que atacaba buques franceses e ingleses por un igual, con «la mayor crueldad», abandonando a menudo las tripulaciones en islas deshabitadas, donde las dejaba morir de hambre y sed tras robarles los esclavos.

La guerra volvió a interrumpir el comercio en 1718, y se cerró el asiento hasta 1721. En las Indias se incautaron de los bienes de la compañía. Cuando se restauró la paz, se reanudó el contrato (con gran enojo del primer ministro español, cardenal Alberoni, que detestaba el Tratado de Utrecht). Se devolvieron los bienes incautados, aunque los españoles crearon nuevas dificultades a la Compañía del Mar del Sur al estipular que todos los esclavos importados debían proceder de África, pues, de lo contrario, estarían afectados por la herejía. En 1727, otra breve guerra con España volvió a interrumpir el comercio y de nuevo los bienes de la compañía quedaron incautados durante dos años.

Finalmente, para que la compañía no pudiera cantar victoria, hubo una fuerte especulación con sus acciones en 1720, cuando

Change Alley, el centro de compra y venta de acciones en Londres, vivió días turbulentos. Para el historiador de la trata, esto es interesante por el hecho de que la lista de la llamada Tercera Suscripción Monetaria, de 1720, se lee como un directorio de la Gran Bretaña de aquel año: cuatrocientos sesenta y dos miembros de la Cámara de los Comunes, cien miembros de la Cámara de los Lores (que tenía doscientos); además, el poeta Alexander Pope, sir John Vanbrugh, John Gay, y toda la familia real, incluso los bastardos. El *speaker* (que preside las sesiones) de la Cámara de los Comunes y el *Black Rod* de la Cámara de los Lores (que convoca a ambas cámaras para sesiones señaladas) y el canciller estaban en la lista, lo mismo que algunas distinguidas personalidades francesas. El cantón suizo de Berna poseía numerosas acciones, lo que constituía una inversión excepcional en la trata, y lo mismo el King's College de la Universidad de Cambridge y lady Mary Wortley Montagu. No es evidente, ni mucho menos, que todos estos accionistas desconocieran que el principal propósito de la compañía consistía en llevar esclavos al imperio español. Pero todos habrían pensado, de detenerse a pensar en ello, lo mismo que Carlos II y Jacobo II, que era preferible para los esclavos negros que les dieran trabajo amos cristianos en las Américas que los descreídos príncipes africanos. Lady Mary Wortley Montagu viajó por todo Oriente y le pareció bien la institución de la esclavitud.

Varios inversores ganaron dinero antes del hundimiento de la compañía. Uno de ellos fue la amante del rey, la duquesa de Kendal, y otro el librero y filántropo Thomas Guy, que en 1720 poseía cuarenta y cinco mil libras de las acciones originales. Cuando el precio de las acciones subió a trescientas libras, Guy empezó a vender y por su última acción le dieron seiscientas libras; con la fortuna así acumulada, pudo legar dinero a su hospital «para los más pobres y los más enfermos de los pobres».

Pero la mayoría fue menos afortunada, pues el precio de la acción subió hasta mil libras en junio de 1720 y cayó a ciento ochenta en septiembre. Bancos, directores de la compañía, grandes compañías de seguros, políticos y nobles, vieron hundirse sus imaginadas fortunas. Se arruinaron algunos de los personajes más poderosos del país, como el duque de Portland, hijo del favorito de Guillermo III, que tuvo que pedir un cargo como gobernador colonial, y cuyo traslado a Jamaica, principal factoría de la Compañía del Mar del Sur, pareció un desenlace apropiado a sus sueños. El otro centro de esclavos británico, Barbados, tuvo como gobernador, también adecuadamente, a otro que había perdido su fortuna, lord Bellhaven, que perdió la vida, de paso, cuando el buque de la compañía, el *Royal Anne*, en que se dirigía a tomar posesión de su puesto, se hundió frente a las islas de Escila. Lord Isaac Newton perdió veinte mil libras y se dijo que durante el resto de su vida no pudo soportar que se pronunciaran en su presencia las palabras mar del Sur. El dramaturgo John Gay y el retratista de moda Kneller también perdieron mucho. Dada la relación entre la compañía y la deuda nacional, así como la implicación real

en la empresa, el país mismo habría tenido que enfrentarse a la bancarrota de no haber sido por la serenidad del nuevo primer ministro, sir Robert Walpole, la inteligencia de su banquero, Robert Jacombe, y el admirable nuevo gobernador del Banco de Inglaterra que gozaba del amenazador nombre de John Hanger.

La Compañía del Mar del Sur, sin embargo, sobrevivió y entre 1715 y 1731 vendió un total de sesenta y cuatro mil esclavos. Portobelo-Panamá recibió unos veinte mil de ellos, seguido por Buenos Aires, cosa sorprendente, mientras que el gran puerto de la trata en el mundo hispánico, Cartagena de Indias, quedaba en tercer lugar, con unos diez mil esclavos. La mayoría llegaron vía Jamaica. Un capitán español, Antonio de Cortayre, embarrancó frente a esta isla, en 1718, y se vio obligado a vivir en ella casi un año, durante el cual vio a más de doscientos pequeños navíos salir de Port Royal, la mayoría rumbo al imperio español, llevando de treinta a cincuenta esclavos cada uno, así como, desde luego, otras mercancías ilegales.

En esos primeros años del dorado siglo XVIII, Francia y la Gran Bretaña pasaron por experiencias similares. Al tiempo que la segunda perdía la cabeza con la Compañía del Mar del Sur, la primera lo hizo con la Compañía del Mississippi. Resulta difícil no pensar que ambos países se vieron afectados por el mismo virus de autoengaño. En ambos casos, la trata fue un factor no reconocido de la crisis.

En 1708, el financiero Antoine Crozat —cuyo hermano, Pierre Crozat *le pauvre* se convirtió, gracias a la fortuna de Antoine, en el más formidable coleccionista de arte de su época— había obtenido el monopolio del comercio en la enorme colonia francesa de Luisiana, un territorio que a la sazón se extendía desde el golfo de México hasta lo que es hoy Illinois. Esta concesión le permitía llevar cada año un cargamento de negros africanos, cosa que parecía muy aventurada, pues cuando comenzó a comerciar solamente había diez esclavos en la colonia. Pero Crozat, que había tenido la precaución de ir a la India y al Próximo Oriente pero no a las Indias occidentales, perdió un millón doscientas mil libras francesas y vendió sus intereses a la Compañía del Mississippi (oficialmente Compañía del Oeste, aunque seguía usándose el antiguo nombre), de John Law. Éste era un brillante aventurero escocés que había huido de Londres al continente para evitar las consecuencias de haber matado en duelo a un tal Beau Wilson, en la plaza de Bloomsbury. En Amsterdam adquirió conocimientos comerciales al mismo tiempo que una fortuna gracias al juego. Impresionó con sus ideas al regente de Francia Felipe, duque de Orleans, que le permitió fundar un banco que transformaría la economía francesa ofreciendo préstamos a bajo interés, y también emitió billetes de banco que fueron más populares que la vieja moneda metálica francesa. En 1718, Law, instalado suntuosamente en la place Louis-le-Grand (actual place Vendôme), compró la licencia de la Compañía del Senegal (formada en 1709 con los restos de la compa-

ñía del mismo nombre de 1696), a la que agregó en 1719 la Compañía Francesa de las Indias Orientales, la Compañía de China y la Compañía de África, que comerciaba con Barbaria. Junto con la Compañía del Oeste formó finalmente una Nueva Compañía de las Indias (Nouvelle Compagnie des Indes) que apareció como una «gran salvadora del pueblo francés». En consecuencia, Louisiana gozó de una breve reputación como nuevo Eldorado, lugar de fabulosas riquezas, y la compañía se encontró, formalmente por lo menos, en posesión de un imperio, aunque solamente se introdujeron quinientos esclavos, en 1719, en aquel vasto territorio. En la rue Quincampoix, centro bursátil de París, la multitud parecía vivir en una orgía de especulaciones, como ocurrió en Londres. Todos los franceses previsores querían convertirse en «mississippianos». Lady Mary Wortley Montagu escribía que «os diré que no vi nada en Francia que me deleitara tanto como ver a un inglés, o por lo menos un británico, serlo todo en París; me refiero a mister Law, que trata a los duques y pares muy de *haut en bas*».[11]

En 1720 Law añadió a su conglomerado las Compañías de Saint-Domingue y de Guinea. La Compañía de las Indias era, para entonces, la organización comercial más grande que hubiese visto el mundo y aún ahora debe considerarse como una de las mayores de la historia. En cualquier día de 1720, la compañía tenía sesenta y dos buques navegando, así como el monopolio de acuñar moneda y la administración de la deuda nacional francesa. Las acciones de quinientas libras francesas subieron a diez mil y, como en Londres, se hicieron grandes fortunas de la noche a la mañana. Se permitió a Law reformar a fondo el sistema fiscal del país y hasta se realizó la fusión del banco nacional y de la compañía. Pero en cuanto la gente quiso comenzar a ver en moneda contante y sonante sus ganancias, el valor de los billetes de banco de Law se hundió y Law huyó a Bruselas, pasando en cuestión de días de ser el héroe de los franceses a ser un maldito villano.

Parece que durante un tiempo las extraordinarias fusiones de Law galvanizaron la trata francesa. Aunque el fundador huyó, la compañía siguió y se le concedió el monopolio de comerciar con esclavos de la costa de Guinea, a condición de que entregara treinta mil esclavos en los siguientes veinticinco años, por cada uno de los cuales recibiría de la corona una recompensa de ciento cuarenta y tres libras francesas.

La compañía, aunque tenía su sede en la nueva ciudad de Lorient, mantenía estrechos lazos con Nantes. Los tratantes de esclavos privados de la última, opuestos en teoría al monopolio, en la práctica se beneficiaron con él, pues obtuvieron licencias de la privilegiada compañía. Ésta seguía enviando cuatro buques a África, en 1740, la mayoría grandes, de un promedio de trescientas toneladas.

A pesar de la decepción causada por la Compañía del Mar del Sur, la trata de esclavos británica creció muchísimo a comienzos del siglo XVIII. En 1720, ciento veinte barcos se dedicaban a los esclavos, la

mayoría de Bristol y Londres, pero algunos también de Liverpool, Whitehaven y puertos menores, como Lancaster, Chester y hasta Glasgow, pues la ley de la unión entre Escocia e Inglaterra, de 1707, permitía a Glasgow participar en «el creciente y extenso comercio con las Indias occidentales y las colonias americanas que, si se me ha informado correctamente, han puesto los fundamentos de riqueza y prosperidad que si se refuerzan pueden sostener, algún día, un inmenso edificio», según declaraba el protagonista de la brillante novela de sir Walter Scott Rob Roy. Incluso se remozó la vieja RAC, gracias al interés del duque de Chandos, que se esforzaba en recuperar su riqueza después de perderla en lo que bien pueden llamarse las burbujas del mar del Sur. Este noble, que recibió su título en 1719, patrocinó a Haendel y construyó en Edgware una colosal casa, Canons; Swift dijo de él que «todo lo que ganó con el fraude lo perdió con las acciones».[12] Este personaje fue objeto de los ataques de Pope en su «Epístola a Lord Burlington», pero el poeta presentó sus excusas y empezó a hablar aduladoramente del «apuesto Chandos... al que se quiere con sólo verlo»; este mismo Chandos erigió una estatua a Jorge I en el jardín de su casa, que, según un biógrafo, más tarde «contribuyó a que la plaza de Leicester fuese horrorosa».

En una reunión del comité de la RAC, en 1728, a la que asistieron el duque y el subgobernador, Edward Acton, y sir Robert Davers, el nuevo agente del gobierno en Barbados, y a la vez tratante independiente en África, «se convino... que se le proporcionaran sesenta negros adultos de catorce a treinta años de edad, la mitad hombres y la mitad mujeres, y también treinta muchachos y muchachas, y tantos más cuantos su agente quisiera recibir, de diez a catorce años de edad, y que esto se hiciera entre diciembre y julio..., que fueran negros de Cape Coast, Ouidah o Jaquin, ambos puertos de la Costa de los Esclavos, y que se entregaran al agente de sir Robert Davers en Barbados, en los tres primeros buques de la compañía que allí lleguen... y que su agente debería aprobar todos los negros, y que la suma que se pagara por cada negro fuera en libras, por cada hombre veintitrés libras, por cada mujer, veintidós libras, por cada muchacha y muchacho, veintiuna libras...». Un informe posterior de la RAC sobre la situación del comercio de esclavos incluía la nada habitual recomendación de que «se haga todo lo posible para enseñar a leer y escribir a los negros».[13]

La consecuencia de toda esta actividad fue que en diez años, entre 1721 y 1730, los ingleses llevaron a las Américas a más de cien mil esclavos, es decir, un número igual al de la década anterior; de ellos, casi cuarenta mil fueron a Jamaica, más de veinte mil a Barbados, desde donde se llevaban muchos a Cuba y al imperio español, unos diez mil a las colonias de tierra firme, como Carolina del Sur, y casi cincuenta mil a las colonias del Caribe británico. En cuanto a buques, Londres seguía siendo el primer puerto, pues de él salió un promedio de cincuenta y seis al año, entre 1723 y 1727, mientras que Bristol envió treinta y cuatro y Liverpool, once.

El príncipe de los mercaderes de esclavos londinenses, en aquellos años, era Humphrey Morice, de Mincin Lane, miembro del Parlamento y gobernador (presidente) del Banco de Inglaterra entre 1727 y 1728. Había sido un eficaz portavoz de los mercaderes independientes en las quejas contra la RAC; en 1720 tenía ocho buques destinados a la trata, bautizados con los nombres de su esposa e hijas, y que a menudo llevaban a Rotterdam alcohol y pólvora. Parece que prefería vender los esclavos que intercambiaba en la Costa de Oro a los portugueses de África, antes que enviar sus buques a través del Atlántico. «Puede aceptar tabaco de Brasil en pago» le dijo a su capitán William Clinch en 1721.[14] Pero a veces sus capitanes llevaban su cargamento de cautivos a Virginia o Maryland, donde casi todos los esclavos importados a comienzos del siglo XVIII llegaron en buques de Londres o Jamaica. Morice fue un pionero del tratamiento médico tanto de la tripulación como de los esclavos y solía tener un médico a bordo de sus navíos; por razones de salud, sus capitanes debían comprar limas antes de atravesar el Atlántico, y esto mucho antes de que el doctor James Lind publicara, en 1754, su famosa recomendación sobre los beneficios del empleo regular de esta fruta, en su tratado sobre el escorbuto.

En la tercera década del siglo, Bristol alcanzó a Londres como principal puerto británico de esclavos, aunque Londres siguió siendo el centro de los seguros marítimos y también el lugar adecuado para escoger los cargamentos apropiados, y que algunos mercaderes de la ciudad mantuvieron buques en la trata hasta casi finales del XVIII. Bristol envió a África casi cincuenta navíos por año, entre 1728 y 1732, con unos cien mil esclavos. En comparación, Londres y Liverpool, que subía en el comercio de esclavos, enviaron, en esos mismos años, cuarenta y cuarenta y cuatro buques, respectivamente. Los mercaderes de Bristol fueron también de los primeros en enviar esclavos a Virginia y en trasladar a esclavos de una a otra de las colonias de América del Norte.

Los mercaderes de africanos más destacados de Bristol fueron Isaac Hobhouse, que entre 1722 y 1747 hizo cuarenta y cuatro viajes, James Day con cincuenta y seis viajes entre 1711 y 1742, Richard Henvill, que comenzó en la trata en 1709, y más tarde James Laroche, de familia hugonote de Burdeos, cuyo padre llegó a Inglaterra en el séquito del príncipe Jorge de Dinamarca alrededor de 1705, y que fue el más importante tratante de esclavos de la ciudad, pues organizó ciento treinta y dos viajes entre 1728 y 1769.[15] En el Caribe hubo cambios similares. Barbados alcanzó a Jamaica como colonia más importante de los ingleses. Con una precisión por las matemáticas que no siempre se manifestaba en sus cuentas, los colonos constataron que Jamaica era veintiséis veces mayor que Barbados, por lo que parecía que llegaría a ser la más rica de las islas británicas. Al comenzar el siglo XVIII había unos siete mil europeos y cuarenta y cinco mil esclavos, y en 1712 su producción de azúcar superaba ya la de Barbados. El plantador más rico de la isla, Peter Beckford, era tam-

bién el más poderoso, pues cuando murió en 1735 era dueño de nueve plantaciones de caña y poseía parte de otras siete. Su hijo William regresó a Inglaterra, donde fue miembro del Parlamento y el hombre de negocios más poderoso de la City de Londres, ciudad de la cual fue dos veces alcalde (lord mayor) y donde pudo considerarse uno de los pocos amigos íntimos de William Pitt el Viejo. Pero siempre conservó sus novecientas hectáreas de caña en Jamaica, y la mansión Drax Hall, orgullo de la familia, en la parroquia central de Santa Ana, ostentaba a la vez un molino de viento y un molino de agua.

Fue, desde luego, una gran época para el comercio y la manufactura de la Gran Bretaña. Parecían ilimitadas las perspectivas comerciales de América del Norte y de las Indias occidentales. Casi todos los aumentos de las exportaciones británicas en los sesenta años que siguieron a la ley de la Unión, de 1707, fueron a mercados no europeos. También aumentaron los europeos continentales que querían mercancías inglesas, pero más lentamente, y alrededor de 1750 la mitad de las exportaciones a África (telas, lingotes de hierro, brandy) eran reexportaciones de la Europa continental.

En los años treinta del siglo los navíos británicos transportaron quizá un total de ciento setenta mil esclavos; por primera vez, probablemente, más de los que los portugueses llevaron en diez años a Brasil. Unos cuarenta mil esclavos fueron a las colonias meridionales de Norteamérica (Virginia, Maryland y las Carolinas; Georgia se opuso, por lo menos formalmente, al empleo de esclavos hasta 1750). Era un total cuatro veces superior al de los diez años anteriores. A Jamaica fueron probablemente cuarenta y dos mil, algo menos de treinta mil a Barbados y sesenta mil a otros lugares. Cabe suponer que una tercera parte de los esclavos británicos llevados a América estaba destinada al imperio español vía Jamaica.[16]

El comercio de contrabando patrocinado por la Compañía del Mar del Sur, en mercancías lo mismo que en esclavos, había alcanzado una dimensión tal al final de la cuarta década que empezaba a afectar a la economía imperial española. En 1737 la Casa de la Contratación informó al rey de que los mercaderes de Sevilla no lograban vender sus prendas de vestir en el imperio debido a la cantidad de mercancías inglesas de contrabando disponibles. El gobierno español hizo lo posible para limitar los daños y en 1733 ordenó incluso al virrey del Perú que no llevara oro ni plata a los puertos en que pudieran anclar los buques de la compañía. Se creó una pequeña flota de balandros guardacostas frente a Cartagena y La Habana. La llamada «guerra de la oreja de Jenkins» fue desencadenada por el supuesto trato dado en Cuba por uno de estos guardacostas a Robert Jenkins, capitán del bergantín *Rebecca*. En 1739 los gobiernos británico y español, con el fin de conservar la paz, dieron por terminadas estas operaciones de busca y captura, pero la compañía se negó a dejar que el gobierno español examinara sus libros y, en cambio, pidió una fuerte indemnización por la mercancía requisada. En noviembre estalló la guerra, tras la cual la compañía nunca consiguió recobrar su posición anterior.

La preeminencia de Bristol en la trata duró apenas veinte años. Del mismo modo que, con la decadencia relativa de la RAC, Londres cedió su lugar a Bristol, ahora ésta se vio superada por Liverpool, cuyo ascenso constituye una interesante historia en la cual la trata tuvo una parte importante, acaso decisiva. Esto era lo que afirmaba el general Bonastre Tarleton, un diputado perteneciente a una familia de tratantes de esclavos y que en un discurso de 1806 defendió el comercio de esclavos describiendo cómo Liverpool había pasado de ser una aldea de pescadores a ocupar el «segundo lugar en riqueza y población del imperio británico».

La actividad marítima de la ciudad había comenzado con el comercio irlandés y ya en 1670 comerciaba a pequeña escala con Norteamérica y las Indias occidentales, lo mismo que con Madeira y las Canarias. Los mercaderes de Liverpool fueron, al principio, intrusos, que operaban a pequeña escala y sin prestar gran atención al rendimiento. La ciudad contaba ya con muchas industrias locales, lo que favorecía buenas exportaciones de lino, cristal, cuero, diversos productos metálicos y también la construcción de buques.

Durante las guerras francesas de comienzos del XVIII, Liverpool ya era un puerto próspero, con hermosas calles y muchas mansiones de piedra en las que vivían los mercaderes más acaudalados, que solían apoyar la sucesión protestante, pues eran en su mayoría anglicanos y *whigs* (liberales), aunque muchos de los marineros eran disidentes. En 1726 Defoe llamó apropiadamente a Liverpool «la Bristol de esta parte de Inglaterra».[17] Su nuevo dique flotante, el primero comercial en Inglaterra, aparte del de Londres, se abrió en 1715.

La entrada de Liverpool en la trata tuvo lugar en la última década del siglo XVII, aunque el primer buque de esclavos del que haya datos fue el *Liverpool Merchant*, que en 1700 llevó doscientos veinte esclavos a Barbados. Desde el comienzo, como en otras ciudades, la trata interesó a los más poderosos de la ciudad: sir Thomas Johnson, arquitecto del nuevo dique flotante, miembro del Parlamento y alcalde, poseía el cincuenta por ciento de las acciones del *Blessing*, el segundo buque de esclavos de la ciudad del que se tenía noticias. Mientras que Bristol llevaba muchos esclavos a Jamaica para su venta a los mercaderes españoles que visitaban regularmente esta isla, Liverpool se especializó, a partir de 1713, en la trata directa e ilegal con el imperio hispano, especialmente con La Habana y Cartagena de Indias.

Ya para 1740, Liverpool enviaba treinta y tres buques al año a África, un número que fue creciendo por diversas razones. Su puerto estaba mejor situado que el de Londres para el comercio atlántico, y menos expuesto a los franceses, en tiempo de guerra, que Bristol. De regreso, los capitanes de Liverpool solían desembarcar su carga en la isla de Man, que era «un vasto almacén de mercancías de contrabando», y con ello eludían los impuestos en sus cargamentos. Sus tratantes encontraban también en esa isla lo necesario para la trata, como latón, armas y pólvora. Además, los mercaderes de Liverpool podían evitar el peligro de encontrarse con merodeadores del mar

enviando a sus buques al Atlántico por la ruta del norte de Irlanda. También parece que los dueños de los buques trataban a sus capitanes y tripulaciones con mayor austeridad que los de Londres y Bristol: «El común de sus capitanes cobraba un salario anual», comenta un historiador de Liverpool, «y si era mensual, se consideraba una buena paga la de cuatro libras... no había privilegios de camarote, era desconocido entre ellos el botín, y no se les daba ni un chelín por su estancia en puertos».[18] Los mercaderes de Liverpool, que a menudo habían sido capitanes o marineros, pagaban a los tripulantes peor que los de Bristol, lo cual les permitía vender sus cargamentos a un precio inferior en un doce por ciento al del resto del reino y regresar con iguales beneficios. En África, los mercaderes de Bristol tendían a mantenerse en lugares conocidos y seguros de la Costa de Oro y Angola, mientras que los de Liverpool iban en busca de africanos a Sierra Leona, Gabón y Camerún.

En 1753 cuatro familias poseían carruajes en Liverpool, tres de los cuales eran propiedad de tratantes de esclavos. El más destacado de éstos era Foster Cunliffe, que había llegado a la ciudad desde el campo del Lancashire. Se asoció con el tratante Richard Norris, que se dedicaba a la trata desde 1720. Cunliffe hizo una fortuna y fue alcalde tres veces. Solía enviar a África cuatro o más buques al año. Sabemos que era «severo y obstinado», pero también filántropo, pues fue presidente de la Enfermería (hospital) y protector de la escuela Blue Coat. En una capilla de la iglesia de San Pedro, en su ciudad, se le describe como «un mercader cuya sagacidad, honradez y diligencia proporcionaron riqueza para sí y su país; un magistrado que administró justicia con ecuanimidad, sinceridad e imparcialidad; un cristiano devoto y ejemplar...».[19] Antes de morir aseguró la elección de su hijo Ellis al Parlamento, con una campaña de la que se dijo que le ayudó «la popularidad de su padre». Los Cunliffe tenían también una excelente representación comercial en América del Norte, con sede en Oxford, en la orilla oriental de la bahía del Chesapeake, así como un gran almacén en New Town (la actual Chestertown), en Maryland. Su principal representante allí, durante muchos años, fue Robert Morris, padre del financiero de la revolución [de la independencia] americana, como veremos en el capítulo catorce.

El colega parlamentario por Liverpool de Ellis, Charles Pole, era también tratante de esclavos, como lo fuera su predecesor John Hardman («el gran Hardman») y también su sucesor, Richard Pennant, que más tarde inició el comercio escocés de pizarra y poseía propiedades en Jamaica; tenía relaciones de parentesco con las principales familias de la isla, como los Beckford, y en 1780 se convirtió en lord Penrhyn.

Liverpool no se mostraba timorata sobre las ganancias obtenidas con la trata de esclavos. La fachada de su Bolsa ostentaba relieves de cabezas de africanos, con elefantes, en un friso, y una de sus calles se conocía popularmente como «de los negros». Hablaremos de los negros en Inglaterra en el capítulo veintitrés.

Bristol no produjo dinastías de tratantes de esclavos. Su historiador más severo comentó con agudeza que cinco de los veintiséis principales mercaderes de esclavos de esa ciudad murieron solteros y diez más murieron sin herederos varones.[20]

En cambio, varios de los tratantes de Liverpool fundaron grandes familias, muchas de las cuales siguieron conservando con su riqueza e influencia después del fin de la trata, como por ejemplo los Leyland, los Cunliffe, los Bold y los Kennion. Las fortunas de varios de estos mercaderes de esclavos, como los Leyland, los Hanly y los Ingram, fueron la base de bancos y de nuevas manufacturas.

Liverpool era también el principal mercado para los nuevos productos de Manchester, cuyas telas de algodón dominaron, a comienzos del XVIII, el mercado de las Indias occidentales y atraían también a los muy buscados clientes españoles. El costo del transporte entre Manchester y Liverpool, ya de por sí bajo, disminuyó cuando se abrió el canal de Bridgewater, y después de 1772 el precio del transporte por tonelada cayó de cuarenta chelines por tierra a seis chelines por el canal.

El efecto de esta baja fue notable: en 1739 el comercio de exportación de Manchester, por valor de unas catorce mil libras al año, era insignificante. Veinte años después había subido a más de cien mil libras y en 1779 a más de trescientas mil. Una tercera parte de estos productos iba a África, sobre todo para cambiarlos por esclavos, y la mitad a Norteamérica o el Caribe. Las mercancías favoritas eran telas de algodón, especialmente la burda a rayas llamada entonces annabase, copiada de la India. Los tintes ingleses, como los franceses, eran de poca calidad y al principio no se consiguió obtener los brillantes colores indios. Pero Manchester fue hábil en la comercialización de sus telas a cuadros («tela de Guinea» la llamaban), cuya popularidad aumentaba en África de año en año. Cada vez más, las mercancías que se cambiaban por esclavos africanos procedían de manufacturas inglesas, hasta llegar casi a las tres cuartas partes en 1750. El algodón en bruto llegaba de las Indias occidentales, del Levante y de India, más tarde de Brasil, y finalmente, desde luego, de Estados Unidos, tras el invento de la desmotadora.

El más destacado fabricante de tela de algodón a cuadros era Samuel Touchett, que también se dedicaba ocasionalmente a la trata. Hijo de un manufacturero de alfileres de Warrington, figuró entre uno de los tres primeros patrocinadores de la fracasada máquina de hilar de Lewis Paul; también era asegurador a gran escala. Ayudó a equipar la expedición inglesa que arrebató a los franceses las factorías del río Senegal, en 1758, y trató, sin conseguirlo, de que le dieran el monopolio del comercio en esa región. Luego fue a Londres, como representante de la firma familiar; allí figuró como uno de los inductores de la agitación parlamentaria y presentó al gobierno las numerosas peticiones de Manchester. Le eligieron miembro del Parlamento, sirvió los intereses del duque de Newcastle, y tuvo por amigo al corrupto y encantador pagador general, Henry Fox. Era socio de ne-

gocios en las Indias occidentales, a las que envió buques con esclavos, especialmente a La Habana, cuando los ingleses capturaron esta ciudad en 1762. Tras la ocupación británica de Florida, en 1763, compró tierra allí. Y como se suponía que lo sabía todo sobre Norteamérica y sobre finanzas, siguieron su consejo cuando sugirió a Charles Townshend, canciller del Tesoro, que decretara los impuestos que condujeron en su momento a la rebelión de las colonias de América del Norte. Su carrera fue tan variada que cuando Edmund Burke comparó su canciller a «un pavimento de mosaico sin cemento», bien pudo referirse también a él.

Tanto en Liverpool como en Bristol, el éxito de la trata estimuló la construcción naval, y a finales del siglo, la principal empresa de esta actividad en Liverpool, Baker y Dawson, se había convertido en la mayor también en la trata, con licencia especial para vender a las colonias españolas.

Este nuevo comercio de capitanes y mercaderes ingleses significaba, en ausencia de leyes en contra, que ahora se vendían africanos en Gran Bretaña, aunque a pequeña escala. Podían verse anuncios de muchachos negros «preparados para servir a un caballero» o, por ejemplo, de «muchacha negra y sana, de quince años, que habla inglés, sabe coser, lavar y ocuparse de la casa, y que ha tenido la viruela».[21] En Liverpool se anunciaba a menudo a estos esclavos en las escaleras de la nueva casa de aduanas, de ladrillo rojo, de Silvester Moorecroft, por considerarse que lo que se hacía en las Indias occidentales debía también hacerse en la ciudad. Lord Chesterfield tenía a un muchacho esclavo en La Haya, en 1728, cuando era allí embajador británico, y también lo tenía Charles Lennox, tercer duque de Richmond, político radical y tolerante. Con frecuencia las duquesas trataban como juguetes a los muchachitos negros. Cuando los esclavos envejecían, solían enviarlos a las Indias occidentales. Los periódicos anunciaban recompensas por esclavos huidos. En 1690, el *Williamson's Advertiser* hablaba de «un negro llamado Will, de unos veintidós años, con traje gris y habla bien inglés. Quien lo capture y avise al señor Lloyd [el fundador de la aseguradora Lloyd] en su café de la calle Tower tendrá una recompensa de una guinea». La mayoría de los huidos acababan siendo capturados de nuevo, pues el color de la piel los delataba. Pero había algunas personas compasivas que ayudaban a los huidos y la huida se consideraba un delito y no un crimen. En el capítulo veintitrés hablaremos de las implicaciones de esto.

Entretanto, el hecho de que Francia no consiguiera el asiento en el Tratado de Utrecht de 1713 tuvo un efecto notable en el comercio de esclavos de este país. Tras el fracaso de los grandes planes de Law, el realismo se adueñó de los políticos franceses que regían el comercio; se abolieron las viejas compañías del Senegal y Guinea, y aunque la compañía de Law sobrevivió, se abrió el comercio con África a todos los mercaderes franceses que quisieran ir allí, a condición de que

se hicieran a la mar desde uno de los cinco puertos con privilegio: Rouen, La Rochelle, Burdeos, Saint-Malo y, sobre todo, el «afortunado» Nantes, el «ojo de Bretaña».[22] Cierto que desde entonces hubo que pagar una tasa de treinta libras francesas por cada esclavo que se llevara a Saint-Domingue y de quince por los que fueran a Guadalupe o La Martinica. La posibilidad de recaudar dinero a través de los impuestos sobre esclavos era la justificación de que la trata se limitara a los cinco puertos citados, pese al enojo que esto provocó en otras ciudades. El dinero recaudado con estos impuestos debía emplearse en la construcción de fuertes y factorías en África. Pero hubo concesiones para alentar la trata francesa, como la de que todas las mercancías importadas de las Indias orientales que se emplearan para comprar esclavos estaban exentas de impuestos de exportación y se reducía a la mitad el impuesto de entrada en Francia sobre «el azúcar y otros productos de las islas comprados con el producto de la venta de esclavos»; además, estas importaciones no pagaban ningún impuesto si se reexportaban a Holanda o Alemania, entre otros países.

Los dos centros de la trata francesa, en el siglo XVIII, eran Nantes y Saint-Domingue. Éste era el territorio del oeste de La Española que España había cedido a Francia por el Tratado de Ryswick de 1697. Vivió un período de auge como colonia de plantaciones, que producía principalmente azúcar para servir en las casas de café, chocolate y té europeas. A comienzos de siglo esperaba la llegada de buques de esclavos cada dos meses, pero en 1750 era ya cada semana. Su éxito deslumbró a París, cuyos mercaderes, banqueros y funcionarios creyeron que habían no descubierto, sino creado, un verdadero Eldorado.

Los mercaderes de Nantes eran el complemento de Saint-Domingue, pues facilitaban la mayor parte de la mano de obra. Nantes, que no era ni enteramente bretón ni enteramente angevino, ni siquiera parte del Poitou, era un puerto destacado desde hacía varias generaciones debido a su posición en el estuario del Loira, con numerosas islas cercanas.

Situada a cincuenta kilómetros del mar, en el punto en que el Erdre, que pronto iba a canalizarse en su parte urbana, desemboca en el Loira, se encontraba comunicada por estos ríos con el interior y hasta con París a través del canal de Orleans. Pero hasta mediados del siglo XVII limitó su comercio a la costa francesa, con ocasionales incursiones de pesca en Terranova. Nantes entró de lleno en el comercio internacional, pues la Compañía del Senegal había empleado su puerto como lugar principal de venta de su mercancía, y esto la favoreció frente a otros puertos, en particular al especializarse en la importación de mercancías de India, sobre todo telas de algodón, que desde allí podían llevarse a África. A finales del XVII probablemente salieron de Nantes algunos buques de esclavos, rumbo a África, y es seguro que uno lo hizo en 1707. A partir de 1725 y hasta la Revolución, Nantes envió unos ochocientos navíos negreros y ya en 1720 era el principal puerto francés de la trata, del que salían la mitad de las expediciones francesas.

La familia Montaudoin, encabezada por los hermanos Jacques y René, proporcionó los grandes nombres nanteses de la trata. Un artesano de París, Jean Montaudoin, es el primer antepasado conocido en Nantes, ciudad a la que llegó en 1616. Desde 1713 fueron responsables de la mitad de los buques. «Cuando algunas pobres clarisas visitaban a René pidiendo caridad, abría un cofre lleno de oro y les decía: "Metan las manos."»[23] Esta familia equipó trescientos cincuenta y siete buques entre 1694 y 1791, cifra que probablemente les convierte en los mayores tratantes independientes. Luego venían los de Luyne, con ciento ochenta y dos buques negreros, los Boutelhier con ciento setenta y uno, seguidos por los Bertand, los Drouin, los Grou, los Michel y los Richard. Pero la mayoría de las empresas de Nantes, como las de Bristol y Liverpool, tenían alrededor de una docena de accionistas cada una.

Entre las figuras destacadas de este negocio, en Nantes, estaba Antoine Walsh, un inmigrante católico irlandés y uno de los personajes más poderosos de la trata francesa, que envió hasta cincuenta y siete expediciones a África; se casó con Marie, hija de Luc Shiell, otro gran tratante de esclavos de comienzos del XVIII, también de origen irlandés, una de cuyas hermanas se casó con otro destacado mercader de Nantes, un Grou. Altivo con los funcionarios, desdeñoso de las cantidades pequeñas, Walsh era un romántico jacobita y, al mismo tiempo, un hombre de aguda visión comercial. Su padre había llevado a Jacobo II desde Londres a Francia, en uno de sus buques, y en 1745 Antoine mismo acompañó al príncipe Carlos Eduardo a las Tierras Altas escocesas en el *Du Teillay*. Ese mismo año se percató de las posibilidades de comprar esclavos en la costa africana conocida entonces como Angola (en realidad, la costa de Loango), y con la ayuda de banqueros parisinos, como Tourton y Baur, y Paris de Montmartel, estableció una compañía con un capital de dos millones de libras francesas para enviar diez buques en 1749, con el propósito de llevar dos mil esclavos a Saint-Domingue y otras partes del Caribe. Walsh tenía la reputación de escoger a míseras tripulaciones y de perder muchos esclavos en ruta, pero es posible que esto no se le pueda achacar personalmente.

Walsh se excedió. Vivía en la elegante Île Feydeau, que parecía anclada a la ciudad de Nantes por dos nobles puentes; en 1749 compró una gran propiedad próxima, Serrant, para su hermano François-Jacques, por la entonces enorme suma de ochocientas veinticuatro mil libras francesas, y perdió dinero como presidente de la Société d'Angola, en parte porque en las Américas los esclavos angoleños se consideraban inferiores a los de la Costa de Oro. Aunque fracasó, esta sociedad era una empresa innovadora, pues estacionó en permanencia tres grandes buques frente a Loango, Cabinda y Malemba, con el fin de tener siempre disponibles mercancías europeas para comprar esclavos; desde estos grandes navíos, otros cinco, de menor tamaño, partían todos los años hacia Saint-Domingue, adonde llevaron a diez mil esclavos en siete años.

En Nantes los mercaderes holandeses eran tan numerosos como los irlandeses; manejaban el comercio con el norte de Europa y formaban una «nación» hasta el punto de que el abate Expilly, en los años sesenta, encontraba «difícil distinguir el verdadero carácter de la población nativa».[24] Proporcionaban a los mercaderes de Nantes gran parte de sus cargamentos: lingotes de hierro suecos, telas de las Indias orientales y los muy buscados cauríes de las islas Maldivas del océano Índico.

La caña que llegaba a Nantes desde las islas francesas solía refinarse cerca de la ciudad, de modo que ésta podía exportar mucho azúcar, por valor de veinticinco millones de libras francesas al año, sobre todo a Holanda, pero también a Alemania, España, Suecia, Italia, Dinamarca y hasta a Guinea.

Otra importación tropical que se elaboraba en Nantes era el algodón, que tenía una conexión directa con África, pues la primera relación entre un comerciante de esclavos nantés y la manufactura de algodón tuvo lugar a finales de los años veinte del XVIII, cuando René Montaudoin, el gran tratante y director del hospital general La Sanitat, sugirió que los talleres del mismo se consagraran a la manufactura de algodón para emplearlo, en parte, en la trata. Más tarde, Montaudoin y sus socios construyeron un anexo del hospital, al que llamaron La Providence, dedicado especialmente a la manufactura de algodón. Los tintoreros de la ciudad pronto encontraron procedimientos para copiar los diseños indios, y estas bonitas telas *indiennes* tuvieron un papel esencial en los cargamentos destinados a África. Finalmente, Montaudoin y sus socios fundaron La Gran Manufactura, una fábrica, en el sentido moderno del término, que fabricó las primeras telas de algodón teñido, empleando como tinte el índigo de las Américas. Otra firma nantesa era la Real Manufactura de Vidrio, dirigida al principio por Joseph de Wansoul, de Lieja, y uno de cuyos objetivos principales era fabricar botellas para el comercio de esclavos y de las Indias occidentales.

Cuando tuvieron éxito, muchos de los mercaderes de esclavos, algodón, azúcar y vidrio, como los Grous, compraron propiedades rurales a menos de una jornada de viaje de sus despachos, lo cual no sólo les proporcionaba la ilusión de la calma sino que también les permitía cultivar viñedos, que producían el brandy más barato necesario para la trata africana. De igual modo, doscientos años antes los Jorge de Sevilla habían utilizado su finca de Cazalla de la Sierra para hacer vino que cambiaban por esclavos de Cabo Verde.

Hubo mercaderes de Nantes que trataron de obtener esclavos en la Costa de Oro y en Ouidah, en la Costa de los Esclavos, pero los ingleses y los holandeses dominaban la primera de estas zonas, y el comercio de la segunda, como veremos en el capítulo dieciocho, estuvo amenazado durante un tiempo después de que Dahomey se apoderara de ella, de modo que los capitanes nanteses se interesaron cada vez más por la trata en la costa cercana a la bahía de Loango. Hacia 1740, un tercio de los buques de Nantes iba a esta región.

Aunque en el siglo XVIII Burdeos era el primer puerto comercial de Francia, nunca se acercó a la actividad de Nantes en la trata, excepto en 1802, año de la paz de Amiens. De todos modos, hacia 1730 enviaba un buque al año, el *Heureuse Paix*, el *Henriette* o el *Union*, propiedad en gran parte de un mismo mercader, Jean Marchais, hijo de un sastre y que tenía experiencia de las islas, donde vendía vino lo mismo que «ébano». Otros magnates de la marina bordelesa comenzaron a prestar atención a la trata después de 1750, entre ellos David Gradis, Pierre-Paul Nairac, Isaac Couturier y Laffon de Ladébat. La mayoría venía de tierras lejanas, como del Tarn en el caso de Nairac, de Portugal en el de Gradis, de Irlanda en el de Jean Valentin Quin, o de La Rochelle en el de Elie Thomas. Casi todos eran, como sus homólogos de Nantes, católicos, pero algunos eran protestantes (Nairac) o judíos (Gradis, Samuel Alexandre).

Une seule passion dominait mon père —un noble de Saint-Malo— *celle de son nom,* escribió Chateaubriand.[25] Pero otra se acercaba en fuerza a ésta: la de hacer dinero, y en especial gracias al comercio, limitado pero constante, de esclavos, en el cual el padre del escritor sirvió como capitán del *Apollon*, buque propiedad de un amigo, que en 1754 llevó cuatrocientos catorce esclavos desde diversos puertos africanos a Saint-Domingue, y que luego, en 1763, fue propietario del *Renoncule*, capitaneado por su hermano Pierre du Plessis, y el *Amarante*. Los puertos de La Rochelle, Le Havre, Honfleur, Saint-Malo, Lorient y Marsella hicieron también su aportación, por este orden, a la trata; cada uno de estos puertos envió más de cien expediciones a África en busca de esclavos, a lo largo del siglo. La Rochelle envió cuatrocientos, treinta de los cuales de la familia Rasteaus; Le Havre, por su parte, mandó casi trescientos cincuenta.

Como resultado de todos esos viajes africanos, aumentó el número de negros que vivían en Francia, como había aumentado en Inglaterra. En 1691, el *Oiseau* había llegado a La Rochelle con dos esclavos de la Martinica; no los mandaron de vuelta porque «la libertad se adquiere, según las leyes del reino, apenas los esclavos tocan tierra».[26] Pero hubo cierta vacilación sobre esta sentencia, y aunque los dos esclavos quedaron libres, su precio, de trescientas libras francesas cada uno, se mantuvo en la lista de mercancías del capitán. Una nueva ley de 1716, propuesta apresuradamente por el regente Felipe de Orleans, permitía a los amos conservar los esclavos traídos a Francia desde las colonias. Un decreto de 1738 refinaba las condiciones con que podían retenerse. Los esclavos negros en Francia estarían obligados a aprender un oficio y no podrían quedarse en el país más de tres años; si rebasaban este período, el rey los confiscaría, lo cual significaba que podía mandarlos a galeras; por otra parte, los colonos de regreso no podían tener esclavos en sus propias casas. Estos cambios suponían un paso atrás en lo que había parecido el rechazo de Francia a aceptar la institución de la esclavitud dentro de sus fronteras, aunque, en teoría, a los amos no se les permitía vender esclavos, y ni siquiera cambiarlos, en la propia Francia.

En consecuencia pronto hubo en Nantes innumerables negros, hombres y mujeres; parecían, con los niños, los monos y los loros, parte de la familia. Los comerciantes de esclavos, en sus hermosas casas, con el rostro de Neptuno encima de las puertas cocheras de la rue de la Fosse, cerca de los muelles, o en la más elegante Île Feydeau, daban como propina a sus criados alguno de esos *négrillons* o algunas de las *négrittes*. En 1754, una orden disponía que los colonos sólo podían traerse a un negro por persona, si bien esta regla se olvidaba a menudo. Al comienzo de la Revolución había en Nantes suficientes negros para formar un batallón, los húsares de Saint-Domingue, que en realidad eran una banda de asesinos, asaltantes y saqueadores que ayudó a convertir la ciudad, en aquel momento, en una de las más sangrientas de Francia. En Burdeos y La Rochelle sobrevivieron también pequeñas poblaciones de negros.

Entre 1721 y 1730 los franceses transportaron menos esclavos que los ingleses o los portugueses, pero de todos modos llevaron al menos ochenta y cinco mil. En la cuarta década del siglo la cifra aumentó, probablemente hasta cien mil. Entre 1738 y 1745, Nantes sola transportó cincuenta y cinco mil esclavos en ciento ochenta buques, especialmente a los nuevos ricos, los plantadores de Saint-Domingue, que se quedaron con las tres cuartas partes del total, y de Martinica, que se contentaron con un quinto.[27]

Después de 1741 se permitió que todos los puertos franceses entraran en la trata, aunque este permiso no afectó a los demás principios colbertianos sobre los que se había levantado el imperio francés: ni esclavos ni nada podía venderse a otros imperios.

En términos convencionales, los Países Bajos no parecían una potencia atlántica importante, en el siglo XVIII. Pero ésta no sería la impresión que sacaría un comerciante de esclavos de la época. Los holandeses seguían manteniendo cuatro colonias en la costa norte de América del Sur, lejano recuerdo de los viejos tiempos en que controlaban la mitad de Brasil; eran los puertos a orillas de los ríos Essequibo, Demerara y Berbice, y el más importante de Surinam. En el siglo XVIII la colonia de Essequibo recibió quince mil esclavos; la de Demerara, donde la colonización empezó en serio en 1746, once mil; la de Berbice, catorce mil, y la de Surinam, donde empezaba a cultivarse el algodón, ciento cincuenta mil. Además, la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales convirtió la pequeña isla de San Eustaquio, en las islas de Sotavento, en mercado de esclavos, primero como complemento de su viejo centro de Curaçao, y luego como sustituto del mismo. La citada compañía todavía llevó algunos esclavos a Brasil; probablemente unos tres mil quinientos, de 1715 a 1731.

Pero en 1734 la Compañía Holandesa perdió su monopolio oficial en África, y cuatro años después el de las Indias occidentales, y en consecuencia abundaron los intrusos holandeses. Desde entonces, cualquier ciudadano holandés que quisiera comerciar con esclavos

podía hacerlo libremente, con tal de pagar un impuesto. Muchas empresas independientes aprovecharon esta oportunidad, especialmente a finales del quinto decenio, cuando Holanda se mantuvo neutral en la guerra de sucesión austríaca que significó un período dorado para la trata holandesa. Los mercaderes de Zelanda, sobre todo los de Middelburgo, ocuparon la primera línea, con firmas tan importantes como la Compañía de Comercio de Middelburgo, que envió más de cien viajes a África en busca de más de treinta mil esclavos. En 1750 los holandeses conservaban todavía sus fuertes de Gorée y de la costa de Guinea, de Elmina, Nassau, Axim, Accra, Anka y Benda. Pero pronto su decisión de aliarse con los enemigos de los ashanti les acarreó problemas, pues el poder de este pueblo iba aumentando año tras año, en parte gracias a los envíos de armas que recibían a cambio de esclavos, envíos de los que la propia compañía holandesa se encargaba.

El ejemplo británico de ocuparse a gran escala de la trata fue imitado por naciones que consideraban a Inglaterra la principal potencia económica europea. Así, aumentó el interés de los daneses por la trata y en 1725 su Compañía de las Indias Occidentales empezó a permitir la introducción en sus pequeñas islas de esclavos traídos por tratantes privados. En 1733 añadieron Saint Croix a sus posesiones caribeñas de Saint Thomas y Saint John, esta última adquirida en 1719, y que formaban lo que ahora son las islas Vírgenes de Estados Unidos, que este país compró en 1917 por veinticinco millones de dólares, justo antes de que el presidente Wilson redactara los Catorce Puntos que señalaban cómo debería ser el mundo después de la primera guerra mundial. Esta nueva colonia era mayor que las demás y pronto sustituyó la producción de algodón por la de azúcar. El gobierno no logró persuadir a los colonos que emigraran, pues Saint Croix estaba ya colonizada por católicos ingleses procedentes de Montserrat y encabezados por Nicholas Tuite, pero mantuvo con los españoles un abundante comercio de esclavos ilegales. Las plantaciones de caña necesitaban también cautivos africanos: nueve mil en 1755, veinticuatro mil en 1775, muchos de los cuales no procedían directamente de África sino de otros puntos del Caribe. Santo Tomás, pequeña y montañosa isla, era, más que un terreno de plantaciones, un lugar de tránsito para los esclavos, para lo cual resultaba muy apropiado su hermoso puerto de Charlotte Amalie, por el cual probablemente pasaron más de veinticinco mil en la segunda mitad del siglo.

Aunque a pequeña escala, los inversores daneses en las plantaciones de caña amasaron buenas fortunas, como los de otros países. Entre estos afortunados estuvo la familia Schimmelmann, que dirigió la economía danesa durante buena parte de la segunda mitad del siglo XVIII, pues Henrik fue ministro de Hacienda entre 1768 y 1782 y su hijo Ernest lo fue a partir de 1784.

Finalmente, entre las innovaciones de estos años debe señalarse la Compañía de Ostende, fundada en 1723, que demostró que los Paí-

ses Bajos austríacos no querían ser meros espectadores en el gran comercio africano de esclavos. Este reingreso en la trata de un dominio de la familia Habsburgo no dejó de tener contratiempos. Por ejemplo, los moros de Argel seguían con sus operaciones de esclavos y en 1724 un buque de Ostende que se dirigía a África, el *Keyserinne Elizabeth*, fue capturado, en la entrada del canal de la Mancha por dos corsarios, y su tripulación de cien europeos blancos fue vendida en Argel.

Pese a la actividad de ingleses y franceses, los portugueses siguieron siendo, hasta alrededor de 1730, los más importantes transportadores de esclavos a través del Atlántico. En 1724 se estableció una nueva compañía portuguesa para monopolizar el mercado brasileño, y durante la tercera década del siglo probablemente se llevaron allí ciento cincuenta mil esclavos, de los cuales unos ochenta mil de Mina y unos setenta mil de Angola. La necesidad urgente de esclavos en las minas de oro de Minas Gerais explica el volumen de estas cifras. Las mercancías inglesas, junto con las traídas de la India por las compañías de las Indias orientales inglesa y holandesa, compradas en Lisboa con oro brasileño, se cambiaban por esclavos en Angola.

Pero sólo una minoría de los navíos que iban a buscar esclavos a Angola tenía todavía contacto con Portugal, pues el comercio con Brasil se volvía horizontal en lugar de triangular como antes. En cuanto a África, la mayoría de los esclavos vendidos en Angola procedían del interior, de mucho más allá del reino tributario de Ndongo, y hasta de más allá de Matamba, la monarquía descendiente de la reina Nzinga o del antaño violento Lunda de Kasanje. Todas estas monarquías eran ahora meros corredores por los cuales llegaban a la costa los esclavos. Aunque en general ya se habían terminado las guerras que caracterizaron los primeros cien años de la presencia portuguesa en Angola, y aunque los gobernadores lusos solían controlar con eficacia los territorios que les estaban encomendados, las disputas entre ellos y otros funcionarios enviados por Lisboa y los colonos de Luanda eran constantes. Éstos consideraban que los gobernadores descuidaban sus deberes para dedicarse a amasar fortunas con la trata. Los portugueses de Angola consiguieron finalmente convencer a Lisboa, en 1721, para que se prohibiera a los gobernadores el tráfico de esclavos, a cambio de grandes aumentos de sus salarios. Tal vez como resultado de estas disputas y otras parecidas, tan típicas de las sociedades coloniales tanto de las Américas como de África, hubo menos exportaciones de esclavos a cargo de españoles y portugueses a comienzos del siglo XVIII que las registradas a comienzos del siglo anterior: en vez de diez mil al año, el promedio entre 1710 y 1720 fue de unos seis mil.

Durante la cuarta década, Brasil recibió mucho más de ciento cincuenta mil esclavos, de los cuales al menos cien mil de Angola y casi sesenta mil de Guinea (Mina). Río seguía siendo el puerto más importante de importación de esclavos; llegaban allí más del doble

de los que desembarcaban en Bahía. Los compradores de ambos lugares parecían estar siempre escasos de mano de obra, como lo indica una carta del virrey al gobernador de Pernambuco, en 1742, en la cual le dice que «a menos que encontremos una manera de reorganizar la llegada de esclavos, temo que podría acabarse del todo. La consecuencia sería la ruina del Brasil, que no puede subsistir sin el servicio de los esclavos... Los mineros que vienen y buscan negros se arruinan pagando precios exorbitantes e intolerables. Los propietarios de molinos de azúcar y los plantadores de tabaco se encuentran en la misma situación».[28]

En Brasil se inició la minería de diamantes hacia 1720; como las minas de oro, dependía del trabajo de los esclavos africanos. Del mismo modo que éstos ocultaban con medios muy ingeniosos oro, escondían diamantes, y se decía que la iglesia de Santa Efigenia, de Río, se sostenía gracias al polvo de oro que caía del cabello de las muchachas negras que se arrodillaban frente a su entrada.

El comienzo del siglo XVIII vio el final del noviciado de Norteamérica en el comercio de esclavos. En el XVII, los colonos, demasiado pobres o demasiado ocupados en una agricultura primitiva, apenas habían participado en la trata. Siempre hubo, en todas las colonias, algunos pocos esclavos como criados, pero sólo cuando los plantadores de las Carolinas, aprendiendo de su propia experiencia en Barbados, se dieron cuenta de que podían ganar mucho con el índigo y el arroz, empezó a haber un comercio constante de esclavos. Los de Virginia hicieron un cálculo semejante con el tabaco. Y desde entonces se buscó a los africanos, al mismo tiempo que fracasaban los granjeros independientes, como había sucedido ya en Barbados y en otras islas del Caribe cuando en ellas se empezó a cultivar la caña. Se creía que para estas nuevas plantaciones de tabaco no bastaban unos cuantos obreros *indentured* y que los blancos no trabajaban bien en los arrozales, o por lo menos no tan bien como los negros. La esclavitud, pues, parecía la única solución, como lo había parecido en las Indias occidentales y antes en Brasil.

Fueron tratantes independientes ingleses, entre ellos algunos de puertos menores, como Exeter y Dartmouth, quienes en la primera década del nuevo siglo empezaron a proporcionar a estas «colonias de plantación» los esclavos que requerían. De todos modos, hubo cierta vacilación entre los colonos de las trece colonias, menos por razones morales, por supuesto, que por prudencia. ¿No correría el riesgo de rebeliones una colonia con demasiados esclavos, como se sabía que de vez en cuando sucedía en «las islas»? Por esto la asamblea de Carolina del Sur aprobó una ley que exigía el pago de dos libras por esclavo. Pero la misma ley afirmaba firmemente que «las plantaciones y fincas de esta provincia no pueden administrarse y utilizarse bien y suficientemente sin el trabajo y el servicio de negros y otros esclavos», por más que esa gente pudiera tener una «natura-

leza bárbara, salvaje y feroz, que la haga plenamente incapaz de regirse por las leyes, costumbres y usos de esta provincia».[29] De modo que Carolina veía las cosas desde dos ángulos distintos. Lo mismo podía decirse de Virginia. En Carolina del Norte, más pobre, el reverendo John Urmstone escribía en 1716 a la Sociedad para la Propagación del Evangelio pidiéndole que le enviara tres o cuatro esclavos de Guinea, «tres hombres de estatura mediana, de unos veinte años, y una muchacha de unos dieciséis años, pues aquí no se puede vivir sin criados y no hay ninguno, de ningún color, que pueda alquilarse, y los negros no se venden por menos de cincuenta o sesenta libras».[30] Por cierto que repitió en vano y a menudo su petición. En su *Natural History of North Carolina*, publicada en 1737, John Brickell declaraba que se consideraba a los esclavos «como la mayor riqueza, en estas tierras» y que los plantadores «se esforzaban en reunir oro y plata con que comprar negros en las Indias occidentales y otros lugares». Todo demostraba, agregaba, y con razón, que en Norteamérica se trataba a los esclavos mejor que en el Caribe, donde su vida era inhumana debido a las condiciones de las plantaciones de caña.[31]

Entre mayo de 1721 y septiembre de 1726 llegaron a Carolina del Sur más de tres mil quinientos esclavos. En 1734 había en esta colonia probablemente catorce mil habitantes blancos y treinta y dos mil negros; era la primera vez que se registraba una mayoría negra en una colonia inglesa de tierra firme. De forma algo irónica, resulta que para el cultivo del arroz, en Carolina del Sur, que había inspirado estos cambios, las semillas de arroz se trajeron desde Madagascar y los esclavos procedían de esta isla y de Senegambia, y por tanto estaban bien informados de cómo cultivarlo, ya antes de llegar a América, como lo indica el desbroce de los pantanos de cipreses y la recolección de la nueva cosecha, tareas que sólo mano de obra con experiencia podía realizar.

Ante la Comisión de Comercio, el señor Samuel Wragg, mercader de Carolina que comerciaba con esclavos y que recibiría un título nobiliario por alentar la inmigración a la colonia, declaró que Carolina importaba mil esclavos al año, en gran parte debido a que el comercio del arroz había aumentado de mil quinientos a veinticinco toneles anuales, de modo que «un negro puede representar para su amo un beneficio limpio de diez libras».[32]

En 1730 encontramos ya a seis mil esclavos en Carolina del Norte, aunque la mayoría probablemente no llegaron por mar, sino que los trasladaron desde Virginia. Los colonos solían pagar sobre todo mediante el trueque con alimentos, rebaños y hasta brea. La colonia se quejaba de ello, pues no llegaban entregas directas de África que «la gente puede pagar» y en cambio recibía «el desecho de negros refractarios y malhumorados traídos de otros gobiernos».[33]

Pennsylvania comenzó a importar negros a los tres años de su fundación, en 1684, cuando llegaron ciento cincuenta africanos que se emplearon en desbrozar y en construir casas. La mayoría de los

primeros colonos agotó su dinero comprando estos esclavos, de modo que a comienzos del XVIII hubo escasos abastecimientos nuevos, pero ya en los años treinta, gracias a la reducción o supresión de los impuestos de importación, el comercio aumentó considerablemente. El principal importador fue un cuáquero, Isaac Morris, que compró casi todos sus cautivos en las Indias occidentales.

Lo que molestaba a los mercaderes dedicados a la trata eran los impuestos fijados por los gobiernos coloniales, cuyo objetivo era reducir el número de importaciones por temor a rebeliones. Así, en 1733 hubo peticiones de mercaderes ingleses contra «el impuesto exorbitante» establecido sobre los esclavos en Carolina del Sur. Entre los que protestaban figuraban algunos de los tratantes más poderosos: Isaac Hobhouse de Bristol, Ben Whitaker y Richard Acland de Londres, y Charles Pole de Liverpool.

Aunque lentos y con ciertas vacilaciones, los tratantes británicos del XVIII fomentaron la trata a gran escala en Norteamérica. Pronto se vieron anuncios de «fuertes y robustos negros» y de «jóvenes esclavos en la flor de la edad», y hubo ventas de «grupos de negros muy fuertes», a veces con el incentivo de que eran «del tipo más negro», y a menudo hubo ventas combinadas de «negros, cacao y azúcar». En 1721 la *Boston Gazette* describía la venta de «varios fuertes hombres negros, llegados recientemente de la isla de Santiago» en el archipiélago de Cabo Verde.[34] En 1724, un mercader de origen irlandés, Thomas Amory, con relaciones portuguesas y francesas, escribía a un cliente de Carolina del Norte, desde su muelle de Boston, en Massachusetts, que era entonces el puerto mayor de Norteamérica, que «en el otoño esperamos negros directamente de Guinea, pues ha salido para allí un buque de aquí y otro de [Newport] Rhode Island».[35] En Boston se realizaron, desde entonces, varias ventas anuales de esclavos llegados directamente de África. Sabemos de la goleta *William*, del bergantín *Charming Betty* y también del *Charming Molly*, que llevaron a la ciudad «grupos» de esclavos, sin que se especifique su procedencia. El 19 de junio de 1732, Godfrey Mallbone, de Rhode Island, vendía en Boston «escogidos esclavos jóvenes de la Costa de Oro». Y buques de puertos más al norte, como Salem, también en Massachusetts, pronto se hicieron a la mar hacia África, imitando a sus rivales ingleses.

Por cierto que la carta de Amory sugiere que incluso si en un principio, en la trata en Norteamérica los marinos solían ser de Nueva Inglaterra, los clientes más importantes se hallaban en el sur y el Caribe, y que en Nueva Inglaterra la colonia de Rhode Island fue preeminente desde el comienzo.

Esto último se debía a que esta colonia poseía excelentes puertos pero escaso terreno cultivable. No tenía las praderas de Connecticut o Massachusetts, ni fácil acceso, como estas otras colonias, a las costas pesqueras de Terranova. Había poco que hacer, excepto construir buques, destilar ron y dedicarse a la trata. De modo que la pequeña y desolada colonia tenía una economía veneciana o comparable a la de

Hong Kong en el siglo XX. El puerto de Newport era el centro de toda actividad, y la trata, aunque no fuese el único comercio, figuraba en lugar importante. Según el historiador Jay Coughtry el comercio de esclavos de Rhode Island y el comercio americano de esclavos eran «virtualmente sinónimos», aunque al escribir esto subestimaba la trata desde Nueva York, Maryland y Carolina del Sur.

Los viajes regulares a África parece que se iniciaron en Newport, en 1725, cuando salieron de allí tres navíos, aunque había habido antes viajes esporádicos, el primero de los cuales, al parecer, en 1700, en que también salieron tres buques hacia África. Eran propiedad de dos mercaderes de Barbados. Newport tenía excelentes destilerías de ron, y desde por lo menos 1723 estos buques llevaron a África alcohol como su aportación especial a las mercancías que se trocaban por esclavos. Otra característica de esta actividad era el menor tamaño de estos navíos respecto de los europeos, pues podían llevar sólo de setenta y cinco a cien esclavos, que las tripulaciones cargaban tan rápidamente como podían en los puertos africanos, para reducir así el riesgo de enfermedades o muertes tanto para ellas como para sus cautivos.

El ron obtuvo un éxito inmediato en África, y por lo tanto los capitanes norteamericanos fueron bien acogidos. Los pioneros de estas actividades fueron John y William Wanton, Abraham Redwood, el patrocinador de la biblioteca Redwood, y Henry Collins, el «Lorenzo de Médicis de Newport». A mediados del siglo destacaban Samuel y William Vernon, hijos de un famoso platero, que tenía como distintivo una flor de lis dentro de un corazón.

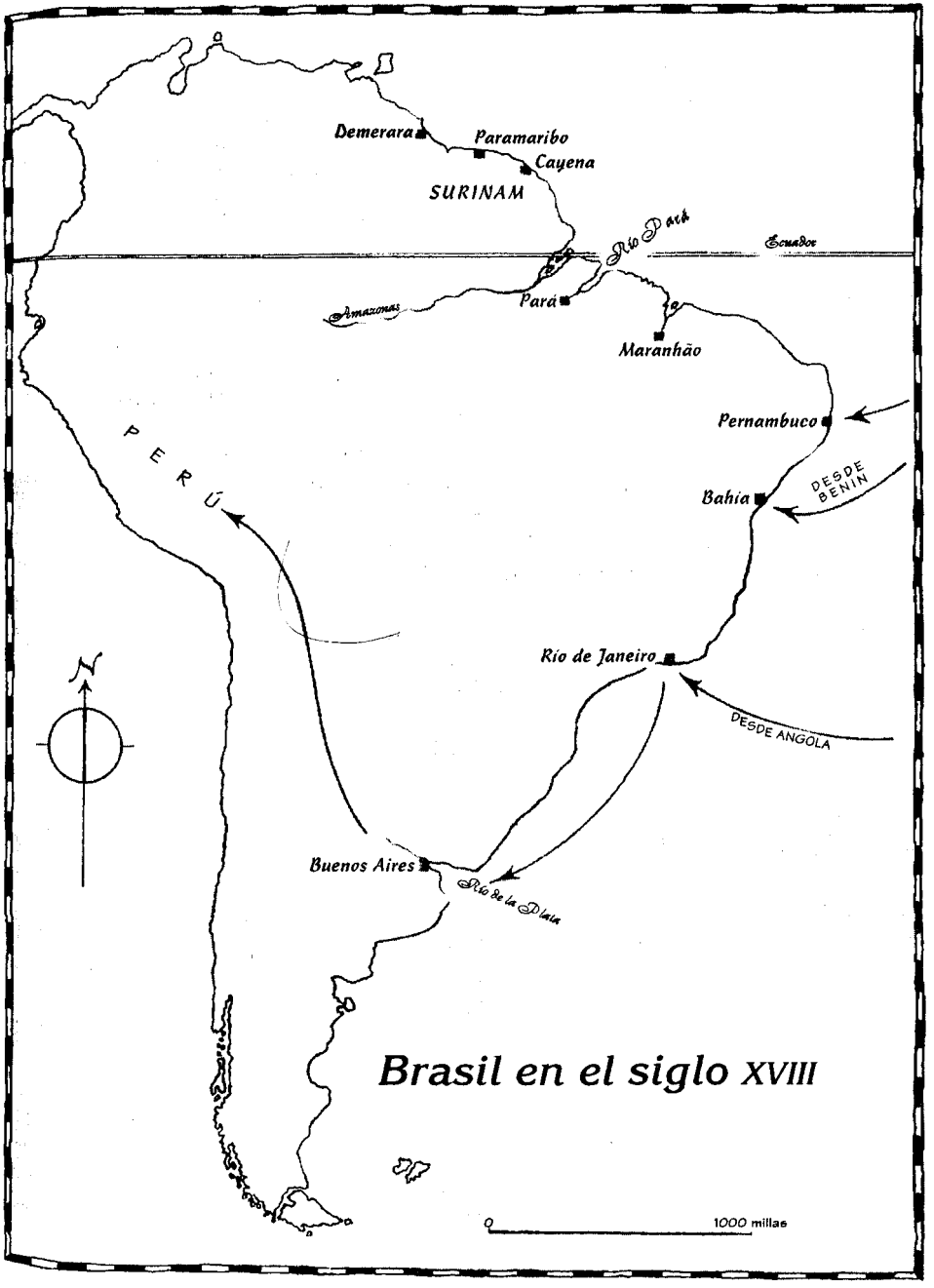
Así, Newport se convirtió en un importante puerto comercial cuyos capitanes vendían esclavos por todo el imperio británico, y en especial a plantadores del Caribe. Este comercio era en muchos aspectos una extensión de los primeros trueques que llevó a cabo Rhode Island en los mismos lugares por madera y alimentos. El comercio condujo de modo natural a que Jamaica y Barbados se convirtieran en los principales abastecedores de Rhode Island de las melazas necesarias para la elaboración del ron.

La ciudad de Providence, de la misma Rhode Island, se introdujo en la trata en 1736, cuando James Brown, un mercader casi analfabeto, a juzgar por sus cartas, deseoso de encontrar dinero para ampliar su negocio de fabricación de velas de cera, envió el primer buque que salió de este puerto hacia África, el *Mary*, en el cual viajó como sobrecargo su hijo Obadiah. Pero fue un caso aislado; el siguiente buque de esclavos de Providence fue el *Wheel of Fortune*, enviado por Obadiah, ya por su propia cuenta, pero sólo en 1759.[36]

Nueva York se encontraba muy por detrás de los puertos de Nueva Inglaterra. Parece que desde su puerto sólo se hicieron catorce viajes a África a comprar esclavos, entre 1715 y 1747, en navegaciones transatlánticas de ida y vuelta. Los mercaderes interesados pertenecían a viejas familias holandesas, como los Schuyler y los Van Horne, y también a anglosajonas o escocesas, como los Livingston

y los Walter; hubo alianzas entre estos dos grupos sociales, como cuando Arnot Schuyler y John Walter invirtieron juntos en el *Catherine*, que trajo de África doscientos sesenta esclavos, en los años cuarenta del siglo.[37]

No debe suponerse, sin embargo, que las Américas constituían en aquel tiempo el único mercado para los esclavos del África occidental. El sultán marroquí Mulai Ismail organizó un gran ejército de esclavos, alrededor del año 1700, con ciento ochenta mil soldados, de los cuales veinte mil estaban todavía encuadrados cuando murió en 1727. Estas cifras sugieren que por lo menos cuatro mil esclavos negros se exportaron desde el África occidental a Marruecos en el primer cuarto del siglo XVIII, y que Egipto importaba probablemente otros tantos.


Demerara
Paramaribo
Cayena
SURINAM
Río Negro
Ecuador
Amazonas
Pará
Maranhão
Pernambuco
Bahia
DESDE BENIN
PERÚ
Río de Janeiro
DESDE ANGOLA
N
Buenos Aires
Río de la Plata
Brasil en el siglo XVIII
0
1000 millas

14. POR LA GRACIA DE DIOS

> Luis, por la gracia de Dios... nos han informado que el señor Jacques-Alexandre Laffon de Ladébat, mercader en nuestra ciudad de Burdeos, ha llevado a cabo su comercio en África y en América y se distingue por su celo, por la extensión de sus operaciones y por la trata... que, desde 1764, ha hecho arreglos para enviar a nuestras islas de América más de cuatro mil esclavos, con quince bajeles que ha mandado a las costas de África... que en la actualidad sin cesar emplea siete barcos en la trata o en el suministro de nuestras islas...
>
> Carta de Luis XV respecto
> al ennoblecimiento de un mercader
> de Burdeos

La última mitad del siglo XVIII vio el principio de la revolución industrial que, doscientos años más tarde, aún no se ha acabado y que supuso el inicio subsiguiente de una transición entre una vida mayormente rural a una decididamente urbana. En Francia se forjó un nuevo lenguaje con el que se podía hablar de la historia social y política. También se vieron varias guerras en las que se creó o se reafirmó la identidad nacional de las principales naciones y de las que surgió una nueva generación de héroes, a saber, los redactores de la Constitución de Estados Unidos, los capitanes de Nelson en Inglaterra, los generales revolucionarios en Francia, los déspotas ilustrados y sus consejeros en Prusia, España y Portugal. Fue la era de los avances médicos cuyo símbolo fue la vacuna contra la viruela, pero fue asimismo la era del azúcar.

En Inglaterra pueden observarse las consecuencias de esto en los gruesos rostros de las bellezas y de los reyes, de los palafreneros y de las actrices. Ya en 1750, hasta «la esposa del más paupérrimo de los peones tomaba azúcar con el té», preparaba pastelillos y cubría de melaza tanto el pan como las gachas de avena. El famoso primer recetario de Inglaterra, el de la señora Hannah Greene, *The Art of Cookery Made Plain and Easy* con el subtítulo de *Excelling any Thing of the Kind ever yet published* (*El arte de cocinar de manera sencilla y fácil: supera cualquier cosa jamás publicada*), cuya primera edición salió en 1747, prueba que el azúcar ya no se consideraba medicina, al menos en un país supuestamente avanzado como Inglaterra: «tres cuartos de una libra del mejor azúcar húmedo...» forma parte de su receta para «un pastel al estilo español». En *Sentido y sensibilidad* de Jane Austen figura un momento de angustia cuando la inminente pobreza amenaza la compra de azúcar de la familia de la protagonista. El budín, hasta entonces hecho con pescado o carne, empezó su historia nada saludable como plato dulce aparte; comenzaron a emplear el azúcar como conservante, añadido a la sal. Cincuenta años después,

el seis por ciento de los ingresos de una típica familia inglesa pobre se gastaba en azúcar. En 1848 un plantador con haciendas en Demerara (Guayana) y Grenada declaró a una comisión de la Cámara de los Comunes que el consumo de azúcar se había «convertido casi en una necesidad vital». Esto demuestra el alma edulcorada de la época dorada de Gran Bretaña. ¿Cómo asegurar el suministro de azúcar? A la sazón la idea de extraerlo de la remolacha era todavía un secreto en la mente de un desconocido silesiano, de modo que las plantaciones de las Indias occidentales parecían la fuente de todo bienestar.

La situación de Francia era semejante a la de Gran Bretaña; dos tercios de las exportaciones francesas se mandaban por mar a las Indias occidentales y, como en Inglaterra, el azúcar constituía por sí solo la importación más preciada; estimulaba a los tertulianos de los cafés de París y Burdeos; proporcionaba energía a los *philosophes* (filósofos) en los salones de las damas y sentido del humor a los *petits marquis* (marquesitos) en los fríos salones de Versalles; daría valor a los soldados y a los generales del Gran Ejército; el príncipe de Talleyrand acertó con su metáfora al referirse a la nostalgia por una época en que existía la *douceur de vivre* (la dulzura de vivir) y, por supuesto, en Francia como en otras partes, el azúcar dependía de la importación de esclavos africanos en el Caribe.

Durante estos años Gran Bretaña dominaba la trata atlántica. Entre 1740 y 1750 sus buques transportaron más de doscientos mil esclavos a las Américas, muchos más de los que cualquier otro país hubiese transportado en cualquier otra década. De estos cargamentos británicos, casi sesenta mil esclavos fueron probablemente entregados en Virginia y las Carolinas; más de cincuenta mil en Jamaica, treinta mil en Barbados, y muchos más de sesenta mil a otras colonias. Sólo en el año 1749, los mercaderes británicos emplearon más de ciento cincuenta barcos para la trata, con capacidad para al menos cincuenta mil esclavos; setenta salieron de Liverpool, casi cincuenta de Bristol, ocho de Londres y unos veinte de puertos menores como Whitehaven, Lancaster y Glasgow, puertos menores que no hemos de pasar por alto, pues en estos años Lancaster realizaba fuertes inversiones en la trata y se convirtió en el cuarto de la trata británica, en la que empleó doce buques en 1756; su ejemplo animó a sus vecinos más pobres de la costa noroccidental, como Preston, Poulton y hasta el desolado Ulverston. Carolina del Sur constituía un mercado especialmente agradecido, como se desprende de los papeles de Henry Laurens, comerciante de Charleston. Bien podía Malachy Postlethwayt, escritor mercenario de libros de economía y autor de *The Universal Dictionary of Trade and Commerce*, decir con tono aprobatorio en un libro publicado en 1745 en apoyo de la RAC, que el imperio británico era «una magnífica superestructura de comercio americano y poder naval, *con cimientos africanos*» [cursivas del autor].[1]

En 1750 un decreto facilitó aún más el comercio de esclavos a los mercaderes británicos al abrirlo enteramente, de modo que a partir de entonces sería «legal para todos los súbditos de Su Majestad co-

merciar y traficar con y desde cualquier puerto de África...».[2] Se fundó un nuevo holding para representar a todos los mercaderes que participaban en la trata africana y para vigilar las factorías y los fuertes británicos; lo administraría un consejo compuesto de tratantes de Bristol, Londres y Liverpool, que se dedicó a idear nuevas normas para el mantenimiento de esos lugares; el resultado fue un buen ejemplo del enfoque inglés a la economía mixta: la Corona daba a la compañía diez mil libras anuales para mantener los fuertes, pero la compañía, o sea los mercaderes, los administraba y nombraba a los gobernadores; todo mercader que comerciara con África pagaría dos libras, ya al secretario del Ayuntamiento de Liverpool ya al secretario de la Casa de los Mercaderes de Bristol o al tesorero de Londres, en concepto de cuota por el uso de los puertos africanos. Como muchas de las mejores instituciones inglesas, el carácter de la compañía era, pues, el de un club.

En los años cincuenta hubo pocos cambios en la entrega de esclavos, al menos hasta el inicio de la guerra de los Siete Años. En esa década Gran Bretaña entregó de nuevo unos doscientos mil esclavos; unos sesenta y cinco buques salieron de Liverpool, veinticinco de Bristol y diez de Londres; los de Liverpool transportaban ya más de la mitad de los esclavos exportados de África por los europeos; la trata con destino a Brasil no se quedaba muy atrás, pues se importaron allí unos ciento setenta mil africanos, la mitad aproximadamente de Angola, unos cincuenta mil de Mina y el resto de Mozambique, éstos llevados rodeando el cabo de Buena Esperanza. Los franceses, gravemente afectados por la guerra en la que tanto perdieron, transportaron unos noventa mil, pues el conflicto puso un virtual fin provisional a su participación en la trata. De 1757 a 1761 sólo dos barcos negreros partieron de puertos franceses, ambos de Bayona. Los ingleses se hicieron con más de cien barcos de Nantes, causando la ruina de varios famosos propietarios de barcos, entre ellos Michel et Grou, Trochonde Lorière, Rollet du Challet, Struickman y Desrideliéres-Leroux. Sin embargo algunos ataques a buques ingleses tuvieron éxito; así, el capitán William Creevey, padre del diarista de la Corte Thomas Creevey, recordaba cómo hundieron su barco, el *Betty*, cerca de la costa española, camino de Gambia.

La guerra afectó otros aspectos de la trata. Así, en 1758 una expedición británica enviada a raíz de una urgente recomendación de Thomas Cumming, de la Compañía de Mercaderes Comerciantes con África, conquistó Senegal (2 de mayo) y Gorée (27 de diciembre) y, poco después, todos los principales fondeaderos franceses en África, incluyendo las seis factorías, estuvieron en manos británicas.

Los vencedores empezaron de inmediato a exportar esclavos de estos puertos. Sin embargo, con o sin guerra, algunos mercaderes de Francia prosperaron: entre 1748 y 1757 y luego entre 1761 y 1765 un solo mercader, Guillaume Grou, envió desde Nantes cuarenta y tres *négriers* que habían de transportar más de dieciséis mil cautivos. El gobierno de París se mostraba tan resuelto a revivir la trata que in-

trodujo subsidios para cada barco que saliera de Francia rumbo a África y aumentó los subsidios existentes para cada esclavo entregado en las Indias occidentales. No obstante, los plantadores franceses seguían insatisfechos, pues los esclavos seguían escaseando y como debían cosechar sus cultivos sin importar las causas de la guerra, compraban esclavos ilegalmente a los mercaderes ingleses u holandeses, en ocasiones de barcos «obligados» a refugiarse en uno u otro puerto francés, y en otras, de buques ingleses que atracaban en secreto en la quebrada costa de Saint-Domingue.

Mientras tanto, Francia se benefició inesperadamente del fracaso del príncipe Carlos (y Antoine Walsh) en sus esfuerzos por recuperar el trono británico para la Iglesia católica romana: un manufacturero jacobita de Manchester, John Holker, huyó a Francia y convenció tanto a los mercaderes como a los funcionarios de cuán deseable sería utilizar y robar las técnicas inglesas para el teñido y el estampado de telas, y abrió una fábrica en Saint-Sever, un suburbio de Rouen en el valle del Sena. Muchos de sus imaginativos productos acabaron en barcos negreros, lo mismo que los de Julien-Joseph Pinczon du Sel des Monts, que en Salleverte, cerca de Rennes, proyectó su nueva fábrica de tejidos para beneficio de los propietarios nanteses de barcos destinados a la trata. Sus *Considérations sur le commerce de Bretagne* le granjearon la simpatía de los *états* (consejos) de la región, que le otorgaron una sustanciosa subvención. Otro nuevo manufacturero, André Langevin, antaño tratante de poca monta, se convirtió en 1759 en *indienneur*, o sea, en fabricante de esas telas ya mencionadas, las *indiennes*, a fin de suministrarlas a sus antiguos colegas y rivales.

En estos años España estaba demasiado atrasada para ver en el azúcar la receta de la prosperidad. Los aristócratas podían comprarlo en Francia y olvidarse de los pobres —*les nègres de l'Europe*, según la frase de Chamfort—. Sin embargo en el imperio hispano se producía azúcar y en docenas de puertos todavía se consideraba que los esclavos eran esenciales. Cuando, después de 1739 y debido a la guerra de la Sucesión austríaca entre España y Gran Bretaña, la Compañía Británica del Mar del Sur perdió de nuevo y temporalmente el asiento, la Corona española contrató a un mercader de La Habana de origen vasco, Martín de Ulibarri el primer asentista español en dos generaciones, y, cuando éste fracasó, llegó a varios tratos por separado con varias compañías que, según esperaba el gobierno, satisfarían las demandas de los distintos mercados. Así pues, después de 1746 a la nueva Real Compañía de La Habana se le otorgó una licencia de veinte años para introducir mercancías en dicho puerto, incluyendo el derecho de vender quinientos esclavos a ciento cuarenta y cuatro pesos cada uno. Daba la impresión de que la compañía era nueva, pero sus directores pertenecían todos a conocidas familias oligárquicas cubanas que poseían ingenios azucareros. Otras compañías recibieron licencias semejantes; la mucho más próspera Compañía de Guipúzcoa (Caracas), que ganaba dinero con el transporte de cacao para satisfacer la nueva moda madrileña del chocolate, llevó casi

doce mil esclavos al puerto de Caracas entre 1754 y 1765, y una concesión especial permitió a Ramón Palacio entregar dos mil o más negros a Chile y Perú.

Pocos cambios provocaron estos arreglos, pues las nuevas compañías no fueron a África a por esclavos, sino que continuaron comprándolos en Jamaica o en otros lugares del Caribe. Sin duda el gobierno español sabía que esto sucedería, aunque no fuera sino porque el agente de la compañía en La Habana, José Ruiz de Noriega, fue a Jamaica con el propósito concreto de hacer planes con George Frier, antaño representante de la Compañía del Mar del Sur en Cartagena de Indias.

La paz de 1748 conllevó la reactivación del asiento de la Compañía del Mar del Sur, pero dos años después, sus directores, entre ellos el miembro del Parlamento sir Peter Burrell, que se habían vuelto pasivos o sencillamente perezosos, pusieron fin a la aventura con el acuerdo de España y Gran Bretaña. Ni el gobierno británico ni los directores veían futuro a los acuerdos de 1713 antaño tan prometedores y España incluso pagó cien mil libras para que los británicos renunciaran a él.

De modo que España tuvo que reconsiderar sus necesidades. A otro mercader vasco, Martín de Ariostegui, se le pidió en 1754 que tratara de satisfacer las demandas del imperio, pero, pese a su entusiasmo inicial, no entregó un solo esclavo. A continuación se otorgó provisional e informalmente el asiento, y Antoine Walsh, financiero y amigo del príncipe Carlos Eduardo, se preparó para suministrar negros de su «factoría flotante» cerca de la costa de Angola. Según su plan, habría un punto de concentración, fortificado, en Saint-Domingue, desde donde se repartirían los esclavos a los mercados galos e hispanos. Sin embargo, tampoco él hizo gran cosa y, como resultado de ello, en 1753 la Corona española dio permiso a las compañías españolas para llevar esclavos directamente de África a Cuba. Por fin, se hizo caso omiso, sin miramientos, de la decisión papal según la cual sólo Portugal podía participar en la trata africana, en un momento en que los gobiernos español y portugués estaban revisando el reparto establecido por el papa Alejandro VI en el Tratado de Tordesillas de 1493.

Aun así, esta decisión liberal no tuvo resultados inmediatos. En el siglo XVII y a principios del XVIII los mercaderes hispanos habían ido ocasionalmente a la costa de África occidental, pero la Corona no poseía factorías africanas ni armada en la costa y tenía poca experiencia comercial en este territorio. Pero cuando se ofreció un contrato a una compañía catalana, la Compañía de Barcelona, para suministrar esclavos a Puerto Rico, Santo Domingo y Margarita, se proyectaron algunos viajes a largo plazo y, en 1758, *La perla catalana*, el primer barco en muchos años, llegó a San Juan directamente de África.

Las oportunidades que ofrecía la trata, y sobre todo el dominio de Gran Bretaña en ella, se reflejaron en Norteamérica, donde en los años previos a la revolución de los años setenta los tratantes de esclavos

empezaban a ser hombres acaudalados, nunca tanto como los de Liverpool o Nantes, ni siquiera como los de Middelburg en Holanda, aunque en términos relativos eran importantes. En Carolina del Sur, por ejemplo, Henry Laurens, de Charleston, al que ya hemos mencionado, era un comerciante de antepasados hugonotes; como su abuelo André, era de La Rochelle, uno de los principales puertos negreros a finales del siglo XVII, y quizá llevara el comercio en la sangre. Cuando Henry nació, Carolina del Sur ya era conocida por su producción de arroz e índigo para el mercado interior; según un biógrafo suyo: «El penoso clima veraniego, aunado a la naturaleza nada saludable de las faenas, hacía inevitable la esclavitud africana».[3] Laurens entró en la trata con George Austen, también de Carolina del Sur, en 1748, cuando dijo a Foster Cunliffe, el tratante de Liverpool, que «hay una buena perspectiva de ventas de negros en esa provincia, puesto que el arroz [este año] promete ser un buen producto». Con otros tratantes, por ejemplo Isaac Hobhouse, de Bristol, habló de sus planes, que consistían en comprar esclavos a comerciantes ingleses o de otra nacionalidad y venderlos, sobre todo, aunque no exclusivamente, a plantadores de Carolina; a cambio de una comisión del diez por ciento, ofrecería un aval en Inglaterra y cobraría todas las deudas por concepto de trata, aunque no puso límite al tiempo de pago del crédito. Su principal socio en Inglaterra era Devonshire, Reed & Lloyd, de Londres, pero también se asoció con Augustus Boyd, de Londres, que, con su hijo John, formaría una de las mejores colecciones de arte de Inglaterra, como veremos en el capítulo quince. Sin embargo, al cabo de unos años, los socios ingleses de Laurens, sobre todo los de Liverpool, empezaron a vender a otros comerciantes que ofrecían «entrega inmediata», de modo que otros tratantes, como Samuel Brailsford y Miles Brewton casi lo suplantaron en su puesto de tratante principal. Laurens mandó algunos barcos directamente a África, pero la mayoría de sus ganancias procedían de la compra y reventa de cautivos a capitanes enviados por sus amigos de Inglaterra.

Todos estos hombres podían ganar mucho dinero, pues los años cincuenta supusieron un hito en la trata de Carolina del Sur. En 1754 el gobernador James Glen informó que «aquí se venden los negros más caros que en cualquier otro dominio del rey... prueba de que esta provincia prospera, pues estas importaciones no son para suplir a los negros agotados por el trabajo duro o muertos... pero nuestro número crece aún sin este suministro anual. Supongo que es el índigo el que anima tanto a todos...».[4] En Carolina del Sur la proporción del incremento natural de esclavos era elevada: en una plantación, en treinta y ocho años el número de negros pasó de ochenta y seis a doscientos setenta, un aumento de ciento ochenta y cuatro, de los cuales sólo unos catorce fueron comprados. Sin embargo, en 1755 Laurens comentó que: «Nunca antes se habían peleado tanto por los negros. No hubiésemos satisfecho la demanda aunque hubiese mil.»[5] La empresa de Austen y Laurens comerciaba con vinos y licores, cerveza,

piel de venado, arroz, índigo y sirvientes *indentured*, así como esclavos; representaba aproximadamente el veinticinco por ciento de la trata de Charleston, en 1755, año en que vendió setecientos esclavos, con una ganancia para Laurens del diez por ciento por esclavo importado frente al cinco por ciento para otras mercancías.

Aquel mismo año escribió al capitán Charles Gwynn del *Emperor*, a la sazón en Jamaica: «Si hubiese llegado hacia mediados de abril, o a partir de entonces, habríamos hecho una espléndida venta con su cargamento, pues nuestros plantadores están muy animados para comprar esclavos y han reservado casi todo su dinero para esto. El índigo se ha mantenido a un precio casi exorbitante en Inglaterra, así como el arroz... El capitán [William] Jeffries [del *Pearl*, propiedad de Thomas Easton & Co., de Bristol] llegó aquí el día 10 del presente con doscientos cincuenta y un buenos esclavos», la mayoría vendidos a entre doscientas setenta y doscientas ochenta libras por cabeza, «un precio muy bueno para esclavos de Angola», y añadió que había ganado cincuenta y dos mil doscientas noventa y cuatro libras con ese viaje.[6]

En otra ocasión, en Charleston, Laurens vendió esclavos del *Orrel*, propiedad de John Knight, de Liverpool, a un grupo de lo más diverso; entre otros, a Peter Furnell, de Jamaica; a Gedney Clarke, recaudador de aduanas en Barbados, a William Wells Jr., de St. Kitts; a Devonshire, Reed y Lloyd, de Bristol —presumiblemente para ser revendidos en Norteamérica— y a Robert y John Thompson, dos hermanos que encabezaban la trata en Lancaster. Esta venta demuestra cuán poco provincianos eran estos comerciantes de cautivos, aun en la entonces pueblerina Norteamérica; como Bartolommeo Marchionni de Lisboa en el siglo XV, o Coymans de Amsterdam en el XVII, pensaban en términos intercontinentales.

Laurens es uno de los hombres más interesantes de la larga historia de la trata atlántica, puesto que, como gran caballero que quería a sus propios esclavos, en sus últimos años de vida se arrepentiría de su participación en la trata; pero no hizo gran cosa al respecto y hasta compró un par de esclavos a un amigo inglés, Richard Oswald, de Londres, aun después de haberse convencido de la necesidad de un cambio. Una vez amasó una fortuna, se estableció en Mepkin, una buena propiedad a orillas del río Cooper, cerca de su ciudad natal, pero en el interior, y hacia 1764 dejó de participar activamente en la trata; más tarde intervendría en política, fue presidente del Congreso Continental y, tras un año de prisión en Inglaterra, en 1782 fue comisionado por la paz (de la Revolución o guerra por la Independencia), con Benjamin Franklin y John Jay, en París, donde Richard Oswald era uno de los principales negociadores. De esto hablaremos en mayor detalle en el capítulo veinticinco.

Pese a la importancia de Charleston como mercado, Rhode Island, y sobre todo Newport, era en los años cincuenta y sesenta la principal zona esclavista de las colonias norteamericanas. Esta ciudad, que siempre daba la bienvenida a las gentes emprendedoras sin

preguntar de dónde venían, también utilizaba más esclavos en los pequeños negocios, las granjas y casas que cualquier otra colonia septentrional. Si, como parece probable, Rhode Island transportó poco más de ciento cincuenta mil esclavos de África al Caribe o Norteamérica, sin duda cien mil fueron financiados por mercaderes de Newport. Unos ciento diez tratantes salieron de Newport hacia África en los años cincuenta y ciento sesenta y cinco en los años sesenta, una bagatela, por supuesto, comparados con los principales puertos de la trata en Europa.

Un mercader de Newport interesado por la trata era John Bannister, «activo, alerta, astuto, audaz y autoritario», cuyos antepasados fueron comerciantes de Boston y que, como muchos otros, fue a Newport después de 1733 debido a los prejuicios de la austera ciudad de Massachusetts. Como Laurens en Charleston, Bannister se sentía tan a gusto en la vieja como en la Nueva Inglaterra, y hasta construía barcos para mercaderes de Inglaterra, como Joseph Manesty, de Liverpool, propietario del *Duke of Argyll*, nombrado se supone por el duque que fuera director de la Compañía del Mar del Sur, de la cual el reverendo John Newton fuera capitán y del que hablaremos en el capítulo quince. Por cierto que el «Muelle de Bannister» existe todavía en Newport. Otro importante tratante de esclavos fue Abraham Redwood, uno de los primeros norteamericanos en llevar la lógica comercial a su conclusión geográfica, pues no se contentó con comerciar en Newport y África, sino que poseía una hacienda en Jamaica, a la que su propio barco suministraba esclavos africanos. También participaron en la trata algunos mercaderes cuáqueros, entre ellos Joseph Wanton, que sería el cuarto de su familia en ocupar el cargo de gobernador de Rhode Island y que en los años setenta no veía nada malo en comprar y vender esclavos.

Sin embargo, en la segunda mitad del siglo, el más interesante de los negreros de Rhode Island fue Aaron López, de Newport, que, cosa bastante rara en los Estados Unidos de la época, era de origen judío portugués. De joven ocultó su judaísmo en Portugal y fue a Norteamérica en 1752 y a la acogedora Newport poco después. Al principio abrió una pequeña tienda en la calle Thames, donde vendía de todo, desde biblias hasta violines pero en especial velas hechas de esperma de ballena que él mismo fabricaba. Conservó su fábrica y entró en la trata en 1762, junto con su cuñado y su suegro, Jacobo y Abraham Ribera y en sus cargamentos con destino a África solían figurar las velas de espermaceti. En 1775, López era ya el mayor contribuyente fiscal de Newport y poseía treinta barcos; no se sabe con certeza cuántos buques negreros financió, pues en sus libros de contabilidad sólo figuran catorce viajes directos a África, pero más de cincuenta a las Indias occidentales, de las cuales es de suponer que sus capitanes regresaban con esclavos y los entregaban en Norteamérica, por ejemplo en Carolina del Sur. López, al igual que Abraham Redwood, era tan filántropo como acaudalado; el *Dictionary of American Biography* agota los adjetivos elogiosos en su descripción: «generoso con sus fa-

miliares, su nación y todo el mundo [...] casi sin paralelo». También como Redwood, poseía una hacienda en las Indias occidentales británicas, en Antigua.

La trata se practicó en otras colonias norteamericanas; en Maryland, las familias Galloway, Rilghman y Ringgold y sus colegas habían vendido cien mil esclavos a finales de siglo, tal vez muchos descendientes de los que ya tenían pero también muchos comprados a capitanes cuya base estaba en Liverpool o Londres. Thomas Ringgold y Samuel Galloway, cuyas casas se encontraban en orillas opuestas de la bahía de Chesapeake, enviaron al menos un buque a África y varios a las Indias occidentales.

Tampoco hemos de pasar por alto Nueva York, en la que se iniciaron, según se sabe, al menos ciento treinta viajes a África entre 1747 y 1774; los tratantes más destacados eran William y Garret Van Horne, John y Stephen Van Courtland y Nathaniel Marston y Philip Livingston, cuyos hijos también invirtieron en ella; parece que Marston y Livingston fueron los únicos mercaderes que lo hicieron en hasta cuatro barcos. Así pues, no es de sorprender que en la región del río Sherbro, en lo que es ahora Sierra Leona, John Newton, de Liverpool, capitán de un buque negrero, intercambiara esclavos con el capitán del balandro *Rebekah*, William Williams, de Nueva York. Por supuesto la trata constituía una parte minúscula —acaso el dos por ciento de todo el comercio de la ciudad— y muchos más barcos, o sea, casi seiscientos entre 1715 y 1764 fueron a las Indias occidentales que a África. En cualquier caso, a mediados del siglo XVIII, entre una tercera y una cuarta parte de los cuatrocientos mercaderes de Nueva York participaban de una u otra forma en la trata.

También lo hacían mercaderes de Massachusetts; entre las familias de Boston que invirtieron en ella en ese siglo estaban los Belcher, los Waldo y los Faneuil; entre las de Salem estaban los Crowninshield y los hermanos Grafton; y, un poco más al norte, en Kittery, un pequeño puerto justo en la frontera con Maine, estaban los Pepperell. No obstante, todos lo hacían a pequeña escala, y antes de 1774 rara vez salían más de diez barcos por año de Boston hacia África, comparado con los casi sesenta que iban a Gran Bretaña y los casi doscientos al Caribe.

En los años sesenta, también la piadosa Pennsylvania mandaba barcos a África a por esclavos. En esa colonia se había agotado el suministro de mano de obra *indentured*, lo cual incitó a mercaderes como Thomas Riche o a la poderosa empresa de Thomas Willing y Robert Morris, ya interesados en la trata, a entrar abiertamente en ella. La empresa de Willing y Morris resulta muy interesante, pues Morris, el futuro «financiero de la revolución», aunque ayudó a mandar el *Granby* a África, era hijo de un agente del bien relacionado tratante de esclavos de Liverpool, Foster Cunliffe, en Oxford una ciudad de la bahía del Chesapeake. Quizá una docena de barcos partió de la ciudad del amor fraterno hacia África en los diez años anteriores a la guerra de la Independencia y se habrían importado unos mil esclavos por año.

A la sazón se vendían pocos esclavos en Nueva Inglaterra, salvo en Rhode Island, y menos aún venían directamente de África, pues en la zona no había trabajo en el que emplearlos, excepto como sirvientes domésticos.

En 1750 se produjo un cambio importante. Los *trustees* (gobernantes) de Georgia prohibieron la importación de esclavos durante los primeros quince años de la existencia de esta colonia. Los colonos escoceses de Darien, en la costa meridional, y los colonos de Salzburgo en la cercana Ebenezer apoyaban esta prohibición, pero los colonos anglosajones en Savanna, ferozmente opuestos a ella, llevaban veinte años brindando con sus copas de tallo largo por «la cosa más necesaria» y acosando a los *trustees*, además de importar bastantes esclavos ilegalmente. En 1750 los anglosajones ganaron el debate y Georgia legalizó la esclavitud; a partir de entonces, la colonia se transformó, como se desprende del hecho de que en 1753 hubiese mil sesenta y cinco esclavos y en 1766 fueran ya siete mil ochocientos.

La guerra de los Siete Años, entre 1756 y 1763, constituyó la participación de mayor éxito de Gran Bretaña en un conflicto mundial. Su victoria sobre Francia, tanto en Canadá como en India, se vio acompañada por la conquista de las islas caribeñas azucareras de Guadalupe y, más tarde, Martinica, así como de los que les suministraban esclavos en África, como ya hemos visto. Francia había conquistado Menorca y el rey del azúcar William Beckford, alcalde de Londres entre 1762 y 1763 y miembro del Parlamento, aconsejó a su amigo el ministro Pitt que cambiara Martinica por Menorca cuando se negociaba la paz. En 1762 también Cuba cayó en manos inglesas.

En Cuba, unos treinta y dos mil esclavos trabajaban en unas cien pequeñas plantaciones de caña. A John Kennion, unitario nacido en Liverpool e intendente o proveedor general de los comandantes que conquistaron la isla, se le autorizó la importación de dos mil esclavos por año, mil quinientos hombres y quinientas mujeres. Kennion, al igual que numerosos emprendedores tratantes ingleses de su época, ya poseía plantaciones en Jamaica, pero aunque vendió muchos esclavos en el curso de los nueve meses de ocupación británica de la isla, probablemente unos mil setecientos, sus rivales vendieron otros tantos: «La adquisición de La Habana animará mucho a los plantadores de Georgia y Carolina a comprar negros», escribió Henry Laurens a John Knight en Liverpool y añadió: «Un cargamento de Angola se ha vendido recientemente a un precio más alto del que hayamos conocido, teniendo en cuenta su calidad.»[7] Cabe señalar que la firma Smith, Brewton y Smith, de Charleston, rival de Laurens, vendió doscientos setenta esclavos en La Habana. En 1762 y 1763 muchos de los hombres más respetados del mundo comercial anglosajón mandaron sus barcos a La Habana, entre ellos Samuel Touchett, pionero del algodón y parlamentario de Manchester, y otro parlamentario, sir Alexander Grant, de Glasgow y Londres.

En opinión de todos estos mercaderes, el trato privilegiado de Kennion los excluía. Debido a la sobreabundancia de esclavos en Cuba, los precios de los esclavos introducidos de contrabando cayeron en picado: antes de la guerra la vieja compañía estatal monopolista vendía las «piezas de indias» a trescientos dólares cada una y los nuevos mercaderes no conseguían más de noventa. Para colmo, el ejército británico vendió en La Habana el millar de esclavos que había llevado como cargadores y ayudantes de la campaña.

A los plantadores criollos del oeste de Cuba les encantó la ocupación británica —en fin de cuentas, todavía no había llegado la era del patriotismo—, pues además de esclavos, compraron a los británicos una considerable cantidad de telas, prendas de vestir y maquinaria para las plantaciones y los ingenios. Esta breve extensión del imperio británico a Cuba supuso un hito en la historia de la isla, como reconocería posteriormente el inspirado economista cubano Francisco de Arango; la importación de tantos africanos fue el motor del cambio económico gracias al cual a fines del siglo Cuba se había transformado en un formidable productor de azúcar; según Arango, gracias a su trágica rendición La Habana cobró vida primero por la considerable riqueza que permitió en apenas un año importar un gran número de esclavos, utensilios y telas, y, segundo, porque probó su importancia a la Corte española.[8] La ocasión demostró también a un gran espectro de gentes el encanto del azúcar cubano: «El azúcar de La Habana que vendo es sumamente bueno y muy claro», escribió Henry Laurens desde Charleston en abril de 1763.[9]

Así despegó Cuba en su asombrosa carrera como el azucarero más grande del mundo, y pronto, aparte de los historiadores, pocos recordarían la época anterior a 1763 cuando la isla, más pobre, contaba con una economía equilibrada, en la que el comercio de cuero y tabaco competían por la mano de obra e inversiones con la construcción de barcos.

En Guadalupe, los plantadores franceses compartían la actitud de los criollos de La Habana. Los conquistadores ingleses introdujeron aún más esclavos que en La Habana, probablemente más de doce mil, durante un período más largo, pues la ocupación duró siete años y transformó la economía de la isla.

La posibilidad de que con la paz se devolvieran algunas de estas conquistas preocupaba a los hombres de negocios de Londres. Así, en noviembre de 1762, ciento cuarenta y cinco mercaderes de Liverpool pidieron a lord Egremont, secretario de Estado del Departamento meridional, que guardara al menos Guadalupe porque allí vendían muchos esclavos: «La posesión de esta isla ha incrementado incomparablemente su comercio en cuanto a la demanda de esclavos de los manufactureros británicos... El comercio de las Indias occidentales y de África constituye, con mucho, la mayor parte del gran y extenso comercio de este reino... el comercio más provechoso no sólo para ellos sino para todo el reino, puesto que las exportacio-

nes, principalmente de los manufactureros de este reino, se transportan en buques británicos con tripulaciones exclusivamente británicas...»[10]

De nada sirvieron sus protestas. La política de «tomar y guardar» por la que abogaban William Pitt y quienes habían ganado la guerra no impulsó a las almas más tranquilas y más preocupadas por hacer las paces. Lord Egremont cedió a lo que el polemista Junius describió como «un letargo fatal», de modo que, aunque Gran Bretaña ganó Canadá e India, abandonó la única oportunidad que hubiese tenido una importante potencia desde 1600 de unir el Caribe bajo una sola bandera.

En el Tratado de París se llevó a cabo una transferencia «de pueblos y provincias» en lo que, al firmar en esa misma ciudad la paz de la primera guerra mundial, el presidente estadounidense Woodrow Wilson llamaría «el gran juego del equilibrio de poder», pues aunque Gran Bretaña devolvió Gorée, Guadalupe, Martinica, Belle Isle, Desirade, Santa Lucía y Marie-Gallante a Francia, y La Habana a España, conservó el fuerte de San Luis en la desembocadura del río Senegal y otras factorías a orillas de ese gran río, así como varias islas de las Indias occidentales, o sea, Saint Vincent, Dominica, Tobago, con una población total de veinte mil, y Grenada (una nueva isla azucarera que en 1750 contaba con doce mil esclavos). El enorme territorio francés de Luisiana, que había sido concedido a Crozat, pasó a manos españolas, con sus seis mil esclavos, mientras que la escasamente poblada colonia española de Florida pasaba a manos británicas.

La reacción a esta paz, tanto de Francia como de España, consistió en compensar sus pérdidas. El primer ministro galo, Choiseul, intentó de inmediato desarrollar nuevos intereses en África para no depender de Gran Bretaña, formal o informalmente, para el suministro de esclavos; no le cabía duda de que el suministro francés constituía un aspecto esencial del comercio galo. En 1762 la Cámara de Comercio de Nantes declaró que «el comercio africano es valioso, no sólo por el oro y el marfil, sino que lo es mucho más por los negros, pues sólo ellos son capaces de llevar a cabo el duro trabajo que exigen la agricultura y la manufactura [de azúcar]...».[11] y Choiseul estuvo de acuerdo: «Considero este comercio el motor de todos los demás...» La Cámara de Comercio de La Rochelle declaraba en 1765: «Siempre se ha considerado el comercio africano como provechoso para la nación, y con razón. Más de cien buques [que partían de La Rochelle] se emplean anualmente en esta travesía... cada uno introduce trescientos negros. El ministerio ha demostrado que este comercio proporciona al reino once millones cuatrocientas setenta mil trescientas treinta libras francesas, sólo con estas expediciones... Si los extranjeros [la pérfida Albión, por ejemplo] introdujeran negros en nuestras colonias, nuestras manufacturas, nuestros marineros y nuestros granjeros se verían privados de incontables mercados...»[12]

Los quince años de paz entre 1763 y 1778, año en que Francia participó en la Revolución Americana contra Gran Bretaña, fueron buenos para la trata en todas las principales naciones comerciales, incluyendo la Norteamérica británica. La continuada popularidad del café, el té, la mermelada y el chocolate lo explican en parte. Dos tercios de los esclavos transportados a las Américas en los años setenta trabajaban en las plantaciones de caña, y al ochenta y cuatro por ciento de los esclavos de Jamaica, o sea ciento sesenta mil de ciento noventa mil, lo empleaban en el cultivo de la caña, la zafra, y la producción de azúcar en los ingenios. Al parecer, en estos años los esclavos también eran esenciales para las importantes operaciones militares europeas en las Américas; así, quinientos de Jamaica fueron con el almirante Vernon en su desastrosa expedición a Cartagena de Indias, y mil fueron con el general lord Albermarle a La Habana en 1762. De modo que no sorprende que entre 1761 y 1770 Gran Bretaña transportara cerca de doscientos cincuenta mil esclavos de un lado del océano al otro; de éstos, unos setenta mil fueron a las colonias meridionales del continente americano, donde Henry Laurens o sus sucesores los vendían a los propietarios de plantaciones de arroz o de índigo. Estos esclavos los transportaban sobre todo mercaderes y capitanes de Liverpool, ciudad que por primera vez envió más de cien buques a África y suministró más de veintiocho mil esclavos. El más grande, el *Prince of Wales*, cargó por sí solo seiscientos. Londres transportó ocho mil esclavos en cincuenta y ocho barcos, y Bristol unos cuantos más, casi nueve mil en veintitrés navíos; hasta Lancaster llevó novecientos en cuatro buques. En 1774, la trata británica parece haber entregado cuarenta mil cautivos, sobre todo de Benin (la ensenada de Benin), el delta del Níger y la costa de Loango.[13]

Fueron días dorados sobre todo para la sociedad británica de las Indias occidentales; la clase gobernante era poco numerosa pero la numerosa población esclava parecía haberse resignado a su suerte productiva aunque ignominiosa. Los visitantes veían el paisaje bonito, una versión tropical de Gloucestershire, pero con el contraste de los setos de jazmines y granados, palos Campeche y limeros. Era muy agradable escuchar las gráficas descripciones que hacían los viajeros de los festines que incluían tortuga acompañada de treinta y dos frutas diferentes. Entretanto, vestidos con su ropa de domingo, los esclavos soportaban la dureza de la vida con asombrosa paciencia y hasta buen ánimo, después de haber sobrevivido en el mar a peligros que habrían hecho palidecer a Dante.

No obstante, en esta misma época, Francia empezaba a superar a Gran Bretaña como productora de azúcar. Por primera vez, en 1767, sus colonias exportaron más que su rival de la siempre codiciada mercancía, es decir setenta y siete mil toneladas, comparadas con las setenta y dos mil de las colonias británicas antillanas. También por primera vez transportó cien mil esclavos en el curso de diez años; di-

ríase que no echaba mucho de menos sus antiguos puertos negreros en el río Senegal. De los puertos franceses partían cada año una media de cincuenta y seis barcos negreros, un incremento modesto, es cierto, pero estos barcos eran más grandes y en ellos cabía una media de trescientos sesenta y cuatro esclavos. Además, la política gubernamental de reavivar la economía mediante la trata ayudó mucho a los mercaderes. Así, después del Tratado de París, Francia volvió a fortificar Gorée, remodeló las factorías francesas en el río Gambia y en Ouidah, construyó fuertes en Lahous, Quitta y Apollonia (en la costa meridional) y hasta se inició una investigación sobre las razones por las cuales su trata reportaba menos ganancias que la británica. Finalmente, en 1767, la vieja Compañía de las Indias de Law perdió su monopolio y a partir de entonces, para mantener sus fuertes en África, el gobierno empleó las diez libras francesas que le pagaban los tratantes por cada licencia.

Nantes continuó siendo el principal puerto negrero francés —de él partían cinco buques al año hacia África en los años sesenta, y ocho en los setenta—, seguido de Burdeos. Otros puertos se esforzaban por volver a participar en el provechoso comercio de esclavos; así, los mercaderes de Le Havre, como la familia Foäche y sus parientes por matrimonio, los Bégouen, se comprometieron fuertemente; como lo hacían las empresas de Nantes, los Foäche enviaron a uno de sus hijos menores, Stanislas, a Saint-Domingue a fin de recibir a los esclavos enviados por el cabeza de familia, Martin-Pierre y su esposa, Catherine. En esos años Le Havre se convirtió, por tanto, en el tercer puerto negrero de Francia, por delante de La Rochelle. Esta nueva y prometedora situación alentó a René-Auguste de Chateaubriand, de Saint-Malo, a entrar de nuevo en la trata y envió el *Saint-René* a África en 1768, justo cuando su esposa daba a luz al que sería autor de la novela *René*. Saint-Malo envió un total de setenta y cinco buques a África en los primeros quince años después de la firma de la Paz de París. Entre quienes participaron en la trata en esta época destacaba Jean-Baptiste Prémord, de Honfleur, que en 1762 se comprometió a comprar mil quinientos esclavos en cinco años a los propietarios ingleses de la isla de Bence, entre ellos Richard Oswald y Alexander Grant, contrato que no cumplió, aunque Honfleur siguió participando en la trata de africanos, gracias principalmente a la resolución de Prémord, y mandó cuarenta y cuatro barcos a África entre 1763 y 1777, y otros setenta y siete entre 1777 y 1792. Rouen también desempeñó un papel significativo.

La Corona estaba encantada. En 1768, el rey Luis XV expresó su agrado, sobre todo por el modo en que «los comerciantes del puerto de Burdeos se dedican con mucho celo al comercio de la trata de negros».[14]

El gran éxito como puerto negrero de la bahía de Loango, cerca de la cual se hallaban Cabinda y Malemba, se debía a que siguió siendo una zona de libre comercio; los gobernantes de Loango conservaron su independencia y comerciaban con todo el que allí acudiera y en los

años sesenta a los franceses les fue mejor, aunque no fuera sino porque eran más numerosos, pero también porque suministraban lo que Loango consideraba las mejores mercancías y pagaban más por los esclavos. En los años ochenta, dos tercios de la trata francesa partía de Loango, que «producía» entre diez mil y quince mil esclavos por año.

Los principales compradores de estos cautivos transportados por los franceses eran los plantadores de Saint-Domingue (tres cuartas partes), que también compraban ilegalmente esclavos a los británicos. En Saint-Domingue había ya más de doscientos mil esclavos en 1765, y se creía que debían introducirse quince mil por año para mantener un buen nivel de mano de obra. Mientras tanto, el gobierno francés hacía lo posible por impulsar este comercio al aumentar a cien libras francesas el subsidio por esclavo entregado, y en 1787 a ciento sesenta libras francesas.

Este gobierno, incapaz de escapar del todo de la tradición de Colbert, que tanto odiaba la idea del comercio libre, no pudo abandonar la idea del monopolio, de modo que otorgó derechos exclusivos durante quince años sobre la parte de la trata desde la recién fortificada Gorée a una nueva Compañía de la Costa de África, que en 1776 se convertiría en la Compañía de Guayana debido a la equivocada suposición de que vendería esclavos exclusivamente a la nueva colonia de Cayena-Guayana.

Que la esclavitud de los africanos se veía como la solución de todos los problemas de mano de obra de Brasil lo confirmó la formación de dos nuevas compañías estatales en Lisboa: la Compañía de Maranhão, creada en 1755, y la Compañía de Pernambuco, fundada en 1759. La primera se interesaba más por Bissau y Cacheu y se especializaba en buques grandes, como el *Nostra Senhora da Esperança* o el *São Sebastião*, que podían transportar entre quinientos y ochocientos esclavos por viaje.

La segunda, cuyos barcos tenían nombres igualmente religiosos, comerciaba principalmente con Luanda, el principal asentamiento portugués en Angola, del que entre 1761 y 1783 se convirtió en el mayor comprador. Ambas compañías comerciaban sobre todo en esclavos, aunque tenían otros intereses y ambas estaban exentas de los aranceles impuestos a sus rivales. En el siglo XVII había habido una Compañía de Maranhão, pero fracasó, pues el precio de los esclavos era demasiado elevado para los colonos del Amazonas, que a la sazón podían secuestrar indígenas con facilidad y sin mucho coste. Ahora, sin embargo, las tribus indígenas habían desaparecido o se habían ocultado en el frondoso interior; además, Pombal, el primer ministro, un hombre de quien su propio monarca creía que le crecían «pelos en el corazón», estaba decidido a introducir una nueva era para los indios de Brasil; efectivamente, su ley de 1755 rompió una lanza en favor de los indígenas supervivientes, pero supuso un mayor aliciente para la esclavitud de los negros.

Así pues, ésta era ya la forma característica de mano de obra en Brasil, tanto en los ambientes rurales como en los urbanos, aun cuando la minería de oro y de diamantes disminuía, y aunque Minas Gerais, la provincia con mayores yacimientos de oro, se volvía hacia la agricultura. La caña y el tabaco eran los principales cultivos de Brasil y ambos parecían ya mercancías de exportación tan importantes como los metales preciosos. En las plantaciones de —pongamos por caso— Recôncavo (cerca de Bahía), de Pernambuco, en la costa cerca de Río (Baixada Fluminense) y al poco tiempo también en São Paulo, parecía esencial una gran concentración de esclavos, sobre todo de la Costa de Oro,

La Compañía de Maranhão importó veinticinco mil esclavos entre 1757 y 1778 (de veintiocho mil subidos a bordo), casi catorce mil a Pará y casi once mil a Maranhão, la mitad de Bissau y la mitad de Cacheu; las mercancías exportadas a África para pagar por estos esclavos incluían muchos productos nuevos del Amazonas, como, por ejemplo, la zarzaparrilla, cuyo jugo se creía erróneamente que curaba la sífilis, el café, el algodón y las maderas duras. La compañía tuvo su auge en 1764, cuando hubo casi dos mil *chegados vivos*, cautivos que llegaban vivos.

La Compañía de Pernambuco, en cambio, introdujo en Brasil casi el doble que la Compañía de Maranhão entre 1761 y 1786, casi todos desembarcados en la ciudad que daba nombre a la empresa, la cual tuvo su auge en 1763, cuando importó unos cuatro mil esclavos, la mayoría de Angola. En 1781 José da Silva Lisboa escribía desde Bahía que «el comercio africano posee gran importancia aquí y se dirige hacia el suministro de esclavos, sin embargo rara vez se obtienen las ganancias que debería reportar. La principal producción es de tabaco, de hojas de desperdicio o de segunda, y fuertes aguardientes; más de cincuenta cargamentos salen cada año de Bahía en corbetas y barcos de pesca con vela áurica; ocho o diez corbetas van a Angola con mercancías europeas y otras van a la costa de Guinea [ambas] a comprar esclavos... la inversión que se arriesga en esta empresa es pequeña... un cargamento puede consistir en sesenta esclavos... Si pocos mueren... el viaje resulta lucrativo... Más de veinticinco mil esclavos han llegado este año, destinados a la agricultura, quince mil entraron por Bahía y diez mil por Río...».[15]

Entre 1760 y 1770 entraron a Brasil unos ciento sesenta mil esclavos. En 1757 el virrey conde de Arcos escribió a Pombal en Lisboa que en su opinión los esclavos constituían la mercancía más provechosa de las Américas: «Sin ellos los colonos recibirían un perjuicio irreparable a un comercio que ya está decayendo.»[16] No obstante, fue una mala época para ese país, pues el precio de los productos agrícolas era bajo y aunque al principio sorprende que las importaciones fuesen tan elevadas, esto se explica por el hecho de que los tratantes de Río llevaban a muchos de los esclavos que habían comprado (ilegalmente, por supuesto) a Buenos Aires, ciudad que, para disgusto de Lima, se estaba transformando en el mayor puerto del imperio

hispano, así como a otros puertos del Río de la Plata y se hacían pagar mayormente en plata, ese metal tan codiciado en la Europa del siglo XVIII. Al naturalista francés Bougainville, camino de los Mares del Sur en 1766, le pareció que treinta de los barcos que vio en la bahía de Río estaban a punto de llevar esclavos al sur, a Buenos Aires, a cambio de plata o cuero.[17] La firma definitiva de la paz entre Portugal y España en 1777, que establecía las fronteras de Brasil a satisfacción de Portugal, legalizó este tráfico.

La posición de Angola cambió con los permisos otorgados en 1758 y 1762 a mercaderes tanto de Luanda como de Benguela para llevar la trata más al interior del continente; además, un enérgico gobernador de la colonia y protegido de Pombal, Francisco Innocêncio Sousa Coutinho, intentó, con el auténtico espíritu del despotismo ilustrado, diversificar la economía de la zona y hasta limitar la dependencia de la trata. Construyó una fundición de hierro y una curtiduría; financió numerosos proyectos agrícolas con el fin de crear plantaciones en África en lugar de en Brasil; trató de que los buques que salían de Goa para regresar a Portugal hicieran automáticamente escala en Luanda para vender allí mercancías indias: satén, cubiertos, floreros de esmalte; asimismo, convenció al gobierno en Lisboa para que aboliera las condiciones mediante las cuales se administraba indirectamente la trata, puesto que los aranceles eran recaudados por funcionarios ineficaces y fáciles de corromper.

Sin embargo, un gobernador por sí solo, por muy enérgico que fuera, no podía cambiar costumbres establecidas desde hacía doscientos años y le resultaba difícil superar y hasta limitar a los aproximadamente doce influyentes tratantes que había en los años ochenta en Luanda, cuya población ascendería a unos cuatro mil habitantes, y cuatro o cinco en Benguela, cuya población ascendía a unos dos mil; estos mercaderes se encontraban entre los más importantes de los lugares en cuestión, y operaban desde mercados internos bien conocidos, como Dondo, donde compraban los esclavos a mercaderes africanos que a la sazón solían capturarlos en el profundo interior y los llevaban en *coffles*, grupos de cien. En los años noventa ya había aproximadamente once empresas dedicadas a la trata en Dondo.

Estos tratantes de Angola tenían un sistema transatlántico: adquirían mercancías en Río de Janeiro o Bahía con el dinero que obtenían de la venta de esclavos y los llevaban al Atlántico Sur, donde compraban más esclavos. Benguela era pionera en esta práctica y a finales de siglo ya había allí unas veinte empresas dedicadas a la trata, cuyos directores solían ser lo bastante acaudalados para residir en las hermosas y melancólicas casas al sur de la ciudad, en un barrio que daba al mar, conocido como *sobrados*. Mientras tanto, Portugal desempeñaba un papel cada vez menor en este comercio y sus estadistas lo sabían, como se desprende de lo que escribió en 1770 el secretario de Estado en Lisboa, Martinho de Melo Castro: «No puede uno ver sin gran tristeza cómo nuestras colonias brasileñas han ab-

sorbido el comercio y el transporte en la costa africana en detrimento total de Portugal; y lo que no controlan los brasileños, lo controlan los extranjeros.»

A la sazón, España, que también se modernizaba a su manera, aún no había perdido la fe en las propiedades mágicas de la concesión de un asiento. Después de la paz de 1763, el nuevo capitán general de Cuba, el conde de Ricla, otorgó el primer nuevo contrato para la importación de esclavos en el imperio a Martín José de Alegría, de Cádiz; se le permitía introducir siete mil esclavos en Cuba, de los cuales mil se venderían a la Corona, cuyos funcionarios en La Habana habían iniciado un desmesurado proyecto de obras públicas. «La prosperidad de esta isla depende sobre todo de la importación de esclavos africanos... El rey [también] obtendrá muchos más ingresos por los aranceles impuestos a los esclavos...» escribió en abril de 1764 el general O'Reilly, responsable de la supervisión de las nuevas fortificaciones, en una carta desde La Habana a España.[18]

Luego se concedió un nuevo y extenso asiento, al estilo antiguo, a la Compañía de Esclavos de Cádiz, administrada por un imaginativo y persistente vasco, Miguel de Uriarte, de Puerto de Santa María, y apoyada por numerosos vascos residentes en Cádiz. Uriarte quería un contrato de diez años para vender esclavos a trescientos pesos por «pieza» donde a él se le antojara; la estructura de su proyecto era tradicional: de Cádiz zarparían barcos hacia África occidental llenos de mercancías europeas que se cambiarían por esclavos. Sugirió que no le cobraran impuestos ni por sus buques ni por sus mercancías y propuso llevar todos los esclavos a Puerto Rico, desde donde se distribuirían a otros puertos caribeños, al modo como Walsh se había propuesto concentrar a todos sus esclavos en Saint-Domingue.

Siguieron numerosas negociaciones y Uriarte se vio obligado a reconocer que tendría pocas posibilidades de conseguir esclavos en África puesto que los rivales europeos controlaban la costa entre el río Senegal y el cabo de Buena Esperanza. No obstante, en La Habana se preparó un informe con intención de explicar cómo los innovadores ingleses conseguían y vendían sus esclavos, pues parecía conveniente aprender de los maestros en la profesión.

En Madrid las discusiones acerca de éste y otros asuntos se prolongaban; en un momento dado se complicaron debido a otra solicitud para transportar esclavos al imperio español presentada por el inmortal Beaumarchais, que a la sazón se hallaba en la capital española reuniendo material para sus incomparables obras de teatro, a la vez que buscaba negocios, trataba de vengar el honor de su hermana y hacía el amor a la marquesa de Croix, esposa del ilustrado virrey de México.[19]

Sin embargo, Uriarte venció a sus rivales, incluyendo a Beaumarchais, si bien con las numerosas condiciones burocráticas que siempre formaban parte de los asientos; se le obligaba a llevar mil quinientos esclavos por año a Cartagena de Indias y Portobelo, mil a La Habana —aunque a La Habana le hubiesen convenido algunos más y

Cartagena se habría contentado con menos—, seiscientos a Cumaná (cerca de Caracas), Santo Domingo, la isla de Trinidad, Santa María (el antiguo mercado de Hawkins cerca de Cartagena de Indias), Puerto Rico y el mercado de perlas de Margarita, así como cuatrocientos a Honduras y otros tantos a Campeche. Para obtener los esclavos, enviaría barcos españoles al archipiélago de Cabo Verde, al río Senegal (aunque estuviese en manos inglesas) o a Gorée, el fuerte francés, pero también podía transportarlos en buques extranjeros y distribuirlos desde Puerto Rico. El que Veracruz no figurara en esta lista demuestra que la población indígena ya satisfacía la demanda de mano de obra en Nueva España.

Entonces se formó la compañía, y en 1767 el *Venganza* zarpó de Cádiz hacia África. Si bien intentó comprar entre seiscientos y setecientos esclavos, sólo encontró doscientos cincuenta y a alto precio, casi todos en las islas de Cabo Verde, fracaso que se repitió un par de años más tarde, con otro buque, el *Fortuna*; a raíz de esto, la compañía decidió cambiar de táctica y conseguir en el Caribe cuantos esclavos pudiera, juntarlos en Puerto Rico y venderlos; el sistema se aplicó y Puerto Rico se convirtió por unos años en un gran centro negrero; en los primeros siete años del asiento, o sea de 1765 a 1772, se vendieron casi doce mil esclavos, pero aproximadamente mil quinientos murieron, ya sea durante el viaje a Puerto Rico o esperando en esa isla, y a menudo el precio obtenido (previamente fijado) ni siquiera cubría los gastos de la compra.[20]

La compañía sobrevivió hasta bien avanzados los años setenta, pero nunca ganó dinero, ya que los plantadores españoles del imperio, y sobre todo los de Cuba, querían comerciar directamente con Jamaica, lícita o ilícitamente, y los mal pagados funcionarios coloniales estaban demasiado acostumbrados a recibir regalos de los contrabandistas para permitir a Uriarte un auténtico monopolio.

En 1773 se creó un nuevo asiento y los socios de Uriarte, Lorenzo de Ariostegui y Francisco de Aguirre, formaron otra compañía, aunque para entonces estos monopolios resultaban casi imposibles. Estaban desfasados y, según informaría en 1787 un testigo —Philip Attwood, el primer mercader inglés que se estableció en La Habana, en representación de la empresa de Liverpool Baker y Dawson, fabricantes de barcos y tratantes—, Jamaica era responsable de al menos tres cuartas partes de los esclavos enviados a Cuba en los años setenta y para entonces Cuba era el principal comprador a gran escala de las Américas.[21]

Cuba se abría camino como productor de azúcar y como receptor de esclavos; en los años setenta produjo siete veces lo que había producido antes de la ocupación inglesa de 1762-1763. Este cambio se debió sencillamente a que se ganaba a la selva más terreno para plantaciones y, por tanto, claro, a la importación de más esclavos para la zafra y la limpieza de tierras vírgenes; esto, a su vez, supuso una mayor inversión de capital y más préstamos, generalmente de los mercaderes de La Habana que comerciaban con azúcar.

También Norteamérica se expandió; en 1766 se inició la trata directa de África a Florida, colonia británica desde 1763, y los tratantes pronto se aprovecharon de ello. Según una nota del 24 de diciembre de 1767 en el *Massachusetts Gazette*, el capitán Savery había llegado a Londres «desde San Agustín, en el bergantín *Augustine*, habiendo transportado allí setenta negros de África, los primeros importados directamente desde allí a esa provincia... Los nobles y caballeros de Gran Bretaña contrataron la importación de África de más de dos mil para el siguiente verano».[22] Este barco era probablemente propiedad de Richard Oswald, miembro destacado de un grupo de tratantes de Londres, al que nos hemos referido ya en este capítulo, y que en 1765 había creado plantaciones en Florida, al sur de San Agustín, en la costa atlántica (cerca de la bahía de Ponce de León); fue el principal negrero entre los primeros colonos y describía el lugar como un «paraíso» y «una nueva Canaan». Sin embargo, de esta nueva Canaan no fluirían ni miel ni leche en muchos años, pese a los esclavos de Oswald, pues la tierra no producía casi nada.

Richard Oswald era el mercader de Glasgow con base en Londres con el que Laurens había intercambiado esclavos. Consejero íntimo de lord Sherburne a quien lo presentó un amigo mutuo, Adam Smith, había sido intendente de las fuerzas armadas británicas en Alemania durante la guerra de los Siete Años (los «panes de Oswald» fueron famosos en ese país); era un prominente tratante que vendía sus esclavos desde la isla de Bence, en el río Gambia, isla que había comprado en 1747 con varios socios londinenses y cuyos placeres se describen en el capítulo diecisiete; también trató de criar africanos en Florida donde, con Benjamin Franklin, especulaba con la tierra. Sin importar cómo la reunió, resulta claro que su fortuna era cuantiosa dado que, con su oferta de sesenta mil libras, fue el mayor contribuyente a un préstamo al gobierno en 1757; le seguía el comerciante de algodón Samuel Touchett, que ofreció treinta mil libras.

Oriundo de Caithness, vivió parte de los años treinta y cuarenta en la bahía de Chesapeake, comerciando con tabaco en nombre de sus primos, los fundadores de la empresa que él acabó por controlar. En Jamaica se casó con Mary Ramsay, una heredera, también de origen escocés. El símbolo más obvio de su éxito fue la extensa propiedad que compró en 1764, Auchincruive, cerca de Ayr, donde los hermanos Adam le construyeron un palacio. Cuando murió, en los años ochenta, poseía también dos plantaciones en Jamaica y varios terrenos a orillas del río James, en Virginia. A su muerte dejó quinientas mil libras y la reputación de «hombre realmente bueno», en palabras de Benjamin Franklin.[23]

Como todos los conflictos del siglo XVIII, la guerra de Independencia americana tuvo consecuencias adversas para la trata. Entre 1771 y 1780 Gran Bretaña transportó menos de doscientos mil esclavos, cifra menor a la de los años sesenta precisamente a causa de la guerra que, habiéndose iniciado en 1774, resultó desastrosa tanto para Liverpool como para las Antillas británicas; así, la trata con des-

tino a Barbados y Antigua casi cesó. Por otro lado, los franceses transportaron poco menos de cien mil esclavos entre 1770 y 1780, mientras que los países neutrales mantuvieron su nivel y la isla holandesa de San Eustaquio (*Statia* para los ingleses) se convirtió de nuevo en lo que había sido en los años veinte, o sea, en una «roca dorada» donde siempre había esclavos disponibles y donde los colonos de las Antillas británicas compraban los alimentos que precisaban para ellos y para sus esclavos; también suministró alimentos a las colonias rebeldes de Norteamérica hasta que el almirante Rodney la conquistó en 1781. En esos años los portugueses y los brasileños, también neutrales, transportaron unos ciento sesenta mil esclavos.

En esta guerra, igual que en otras ocasiones, numerosos buques negreros de ambos bandos se convirtieron en corsarios; como había ocurrido durante la guerra de los Siete Años; estos antiguos tratantes, atacaban a buques negreros y a otros corsarios, pero, aunque esto no ayudó a los plantadores, sí salvó a los mercaderes y a los capitanes. Entre muchos extraños incidentes está el de Clement Noble, capitán del buque negrero *Brookes*, que armó a cincuenta esclavos para luchar contra los franceses cerca de Barbados; según informó, lucharon «con excesivo ánimo»; a continuación fue a la bahía de Montego en Jamaica y los vendió.[24]

Liverpool sufrió también una alarmante anticipación del futuro; alarmante para los tratantes, muchos de los cuales no conseguían mantener el mismo nivel de empleo, lo cual acarreó disturbios por los salarios, inspirados por las tripulaciones de los buques negreros, una situación hasta entonces desconocida. Así, «la tripulación del *Derby*, a la que se le pagó sólo veinte chelines cuando se les había prometido treinta, se rebeló y la detuvieron. Pero aquella tarde se reunieron tres mil marineros, forzaron las puertas de la cárcel, liberaron a sus amigos e impidieron que todos los barcos [incluyendo los negreros] zarparan. Entretanto, los policías dispararon; siete personas murieron y cuarenta resultaron heridas. Los marineros se reunieron de nuevo esta mañana, más de mil, todos con lazos rojos en el sombrero, y... hacia la una atacaron».[25] En este asalto murieron cuatro personas, la casa del destacado negrero Thomas Radcliffe quedó destrozada y las de Thomas Yates, John Simmons y William James (miembro del Parlamento y dueño de veintiún barcos dedicados a la trata) también resultaron dañadas. Los rebeldes encontraron al paje negro de este último escondido en un reloj de péndulo. Todo esto demuestra que las tripulaciones de los buques negreros estuvieron a la cabeza de las actividades de la mano de obra organizada.

Al otro lado del Atlántico los disturbios eran de otra índole. Durante la prolongada ocupación británica de Newport, en Rhode Island, dos mil ciudadanos, incluyendo el tratante más eficaz, Aaron López, salieron de la ciudad y murieron poco después. Primero los ingleses y luego los franceses usaron la magnífica mansión del principal negrero, William Vernon, abandonada por su propietario, como

cuartel general, pues los Vernon habían tomado parte activa en la protesta contra la política británica antes de la guerra.

Sin embargo, estos disturbios eran provisionales. En 1780 las perspectivas de la trata parecían excelentes, a condición de que las naciones estuviesen en paz. Así, el 12 de abril de 1775, David Mill, gobernador del fuerte británico en Cape Coast y miembro de una influyente familia de plantadores en las Antillas, escribió que «la trata se ha reducido en las últimas seis semanas, hecho que se puede atribuir en gran medida a que los fantee se encuentran en el sur resolviendo una disputa entre los accra y los akim. Sin embargo, probablemente sea tan buena como el año pasado, puesto que ya se ha enviado un buen número de esclavos a las Indias occidentales».[26] Todos los comandantes de los fuertes británicos —John Dixon en Commenda, Thomas Trinder en el fuerte James, en Accra, y Lionel Alson en el fuerte William, en Ouidah— informaron que la trata iba mal debido a dificultades con los africanos y no por la guerra; Richard Miles, sucesor de Mill en Cape Coast, informó que en 1780 se había comprado allí «un mayor número de esclavos» que nunca antes y que «la perspectiva actual parecía buena».[27]

De hecho, la trata no sólo se reanudó sino que alcanzó su apogeo en los años ochenta, a pesar de que al principio la prohibición del comercio entre las Indias occidentales y Estados Unidos, recién incorporada a las Leyes de Navegación británicas, afectó negativamente a la economía de las Indias occidentales y de que esta ampliación de las leyes excluía también el comercio entre el nuevo país y los imperios francés y español. Pese a esto, las colonias se recuperaron y la producción de azúcar en Jamaica siguió creciendo en esos años, tras una caída en picado a finales de los años setenta.[28]

De modo que en los diez años entre 1780 y 1790 se transportaron al menos setecientos cincuenta mil esclavos a través del Atlántico, de los cuales unos trescientos veinticinco mil acaso por Gran Bretaña, con Liverpool, como siempre, el puerto dominante. Cierto es que Newport, en Rhode Island, arruinada por la larga ocupación británica durante la revolución, ya no figuraba como primer puerto negrero de Estados Unidos, pero ocuparon su lugar los cercanos Bristol y Providence, también en Rhode Island, así como Boston y Salem en Massachusetts, por no mencionar Filadelfia y Charleston. En los años ochenta unos cuarenta barcos al año zarpaban desde Estados Unidos hacia África; una minucia comparada con Europa pero que parecía un buen principio para el comercio independiente.

No estaría mal detenernos en el nuevo puerto negrero de Bristol, en Rhode Island. Entre los tratantes de esta ciudad destacaba Simeon Potter, que empezó como tonelero en barcos que iban al Caribe a por melaza y caoba; en 1744 ya era capitán y durante las guerras de los años cuarenta y cincuenta, corsario; en 1756 había ganado suficiente dinero para dejar el mar e invirtió sus ahorros en los viajes dedicados a la trata de su cuñado, Mark Antony de Wolf (o D'Wolf) y los hijos de éste. De Wolf se había alistado como marinero en Gua-

dalupe en una de las travesías de Potter, aunque se dice que era de linaje estadounidense, acaso parte de la línea bastarda de los Wolff holandeses de Nueva York en los años setenta del siglo XVII, de los cuales hemos hablado en el capítulo diez.

Potter entró en la trata en 1757 con el *Phoebe*, capitaneado por el hijo de Mark Antony, Charles. Las instrucciones, plagadas de faltas de ortografía, que dio siete años más tarde al capitán William Earle de su buque negrero *King George* son una muestra tanto de su personalidad como de su aptitud para la escritura. A partir de los años ochenta, cinco hijos de Mark Antony, sobrinos de Potter, se dedicarían a la trata y el menor, Levi de Wolf, abandonó el negocio después de su primer viaje, al parecer asqueado. Su hermano Charles no tenía los mismos reparos y en una ocasión dijo al pastor de la iglesia congregacionista local: «Pastor, siempre quise nadar en oro»[29] y a continuación se tumbó en un montón de sacos llenos de ese metal. Tras ganar dinero con la trata, William y John de Wolf se convirtieron en asegurador y granjero, respectivamente. Pero el que mayor éxito tuvo fue James de Wolf, más tarde senador y manufacturero de tejidos de algodón, que hizo su fortuna entre 1780 y 1808 transportando y vendiendo esclavos, como veremos en otro capítulo.

Entretanto, en los años ochenta los capitanes franceses transportaron doscientos setenta mil esclavos. Nantes, todavía el puerto negrero principal, era responsable del treinta y cinco por ciento, aunque seguido de cerca por sus rivales más ardientes, como Burdeos, La Rochelle (para compensar la pérdida del comercio de pieles canadienses después de 1763), Saint-Malo y Honfleur.

Los franceses se beneficiaron mucho de la revolución americana y recuperaron sus antiguos fuertes en el Senegal con la firma de la paz en 1783, y restablecieron sus intereses al sur de ese río. Durante la guerra, una media de cincuenta y tres buques por año partían de puertos franceses hacia las Indias occidentales, cifra que conviene comparar con la de apenas once durante la guerra de los Treinta Años. En 1777, Pierre-Paul Nairac, el principal negrero de Burdeos, pagó los impuestos más elevados de su ciudad, lo mismo que Pierre Meslé en Saint-Malo. Los hombres de negocios de Francia se sentían confiados. A principios de los años ochenta uno de los principales negreros de Nantes escribía a su hermano que «la trata es la única rama del comercio con perspectivas de ganancias».[30] Después de 1774 también Marsella participó en serio en la trata, si bien desde 1700 un buque negrero salía de ese puerto rumbo a Guinea cada cuatro años. Saint-Domingue, el «Edén de Occidente», importaba por sí sola casi cuarenta mil esclavos por año y, aunque los grandes señores de esa próspera colonia dormían *au pied du Vésuve*, según palabras de Mirabeau, sus fiestas en sus hermosas casas rebosaban de alegría.[31]

La trata también se extendía en España. En 1777 ganó a Portugal las desatendidas islas de Annobón y Fernando Poo, en el golfo de Guinea, a fin de contar con bases desde las que suministrar a sus colonias los tan necesarios esclavos mediante la trata directa desde

África, ya permitida. Además, Portugal aceptó que España comerciara libremente con esclavos desde el cabo Formoso, en la desembocadura del Níger, y desde el cabo Lopo Gonçalves, al sur del estuario del río Gabón; no obstante, España no ocupó estos cabos.

Así fue como en 1780 la trata africana parecía una parte esencial de las economías de todos los países más avanzados, por tradición, pero también como algo que se ajustaba a todas las oportunidades modernas. Las telas de algodón de Lancashire —sobre todo la tela a cuadros de Touchett, el mismísimo símbolo del nuevo proceso industrial— se exportaban para conseguir esclavos. En Francia, como hemos visto, se fabricaban telas de algodón, desconocido allí antes de 1700, y a menudo, para complacer a los africanos, imitando tejidos orientales con las bonitas *indiennes* de Lille, Saint-Denis y Nantes, sin mencionar el terciopelo de Évreux, Amiens y Dieppe; parecía que Burdeos estaba a punto de alcanzar a Nantes como principal puerto negrero del país y se afanaba en la costa este de África, desde donde sus mercaderes transportaban esclavos hacia Île-de-France y Bourbon, así como hacia las Américas, rodeando el cabo de Buena Esperanza; los tratantes franceses se rebajaban a veces hasta vender las populares y más baratas telas de algodón inglesas. Extendían también sus intereses en África; así, en 1778, Jean-François Landolphe sucedió a los holandeses y estableció una factoría en Ughoton, a orillas del río Benin, donde los portugueses habían empezado en los años ochenta del siglo XV a comerciar con esclavos y pimienta, más cerca del mar que de la capital.[32] Los mercaderes de Nantes se adaptaban a la época y, como los Montaudoin, nombraban sus barcos *Jean-Jacques* (por Jean-Jacques Rousseau) y *Voltaire*. Cabe señalar que los mercaderes de Liverpool eran menos imaginativos y hasta el fin de la trata siguieron nombrándolos *Charming Nancy* y *Betty*; si bien James de Wolf, de Bristol, en Rhode Island, poseía un buque negrero bautizado *Monticello*, supuestamente en honor a Thomas Jefferson, pues así se llamaba su casa. Todos los plantadores con visión de futuro se dieron cuenta de que con la nueva caña Otaheite, de los mares del sur, las plantaciones bien organizadas incrementarían su zafra pues ya, gracias a ello, las de las colonias francesas producían más azúcar que sus vecinos jamaicanos.

Los colonos norteamericanos continuaron con esclavos indígenas a lo largo del siglo XVIII, pero, por razones que nada tenían que ver con lo moral, sino más bien por miedo a que los cautivos indígenas provocaran guerras entre las tribus de las que procedían; por esto algunas colonias prohibieron su importación, entre ellas Massachusetts, Connecticut y Rhode Island (entre 1712 y 1714). Esta misma prohibición se aplicó más tarde, en 1741, en Jamaica. Otros europeos limitaron el uso de esclavos indígenas a ciertas tribus; así, parece que los franceses de Canadá sólo usaron a los pawnee, restricciones que sugieren una mayor necesidad de mano de obra africana. Por cierto que en los años cincuenta en Brasil se prohibió terminantemente la esclavitud de los indios.

Hasta entonces, pocas gentes en Europa o América dudaban que, por miserable que fuese, la situación de un esclavo en una plantación de caña o en una mina de oro en Jamaica o en Brasil era mejor que la que podría tener en África. Sin embargo, en los años en que más esclavos africanos se vendieron se inició una discusión acerca de si ésta era una manera correcta de que hombres civilizados hicieran fortuna.

LIBRO CUARTO

La travesía

15. UN ASQUEROSO VIAJE

> Vuestros capitanes y marineros... no han de tener dedos delicados ni delicadas narices; pocos hombres son adecuados para estos viajes si no han sido criados para ellos. Es un asqueroso viaje y muy pesado.
>
> SIR DALBY THOMAS, comandante de la Compañía Real Africana en Cape Coast, Costa de Oro, c. 1700

> Fijaos en ese constructor de barcos que, inclinado sobre el tablero, determina, pluma en mano, cuántos crímenes puede provocar en la costa de Guinea, que examina sin prisas el número de fusiles que necesitará para conseguir un negro, cuántas cadenas precisará para tenerlo atado a bordo, cuántos latigazos para hacerle trabajar...
>
> ABATE RAYNAL, *Histoire philosophique et politique des Indes*, 1782

La trata atlántica fue, durante gran parte de su larga vida, una empresa gubernamental en los países que participaban en ella. La Corona portuguesa dio el tono, al establecer el principio de que las expediciones a la costa occidental de África debían ser aprobadas por su Casa da Guiné y estaban sujetas a impuestos. A ciertos mercaderes se les concedía licencia para comerciar en África con esclavos y otras «mercancías», dándose por supuesto que venderían sublicencias a otros mercaderes. Un beneficiario temprano de este sistema, como se ha visto, fue el formidable florentino de Lisboa Bartolommo Marchionni, que obtuvo licencia para comerciar en el río de los Esclavos, el Benin, entre 1486 y 1493, y en «los ríos de Guinea» entre 1490 y 1495. Por operar a gran escala y con apoyo gubernamental, fue el prototipo del comerciante europeo de esclavos.

Ya en el siglo XVI se daba por sentado que un mercader portugués de oro y esclavos que operara en África occidental debía cumplir con ciertas obligaciones caritativas en Lisboa, ayudar a mantener al clero de las islas de Cabo Verde y mandar al menos doce buques a África en tres años, así como comprometerse a no vender ni trocar armas europeas con los africanos, y debía aceptar que los colonos de Cabo Verde comerciaran libremente en tierra firme africana con sus propios productos y obtener tantos esclavos como necesitaran personalmente. Durante muchos años se daba también por descontado que los mercaderes de esclavos que iban a África occidental debían detenerse en Santiago, en las islas de Cabo Verde, y pagar allí impuestos, aunque como a menudo no lo hicieron, se nombró a un funcionario para cobrarlos en el Río africano Cacheu. Más adelante, la Corona portuguesa delegó la recaudación de estos impuestos a diversos

hombres de negocios, que con ello realizaron grandes beneficios, en Angola lo mismo que en Cabo Verde y otros lugares, hasta que en 1769 el gran reformador Pombal cambió esta política. De todos modos, y pese a la participación de muchos mercaderes, el principal protagonista en el negocio de la esclavitud fue el Estado.

Existían obligaciones similares en España para los mercaderes que compraban esclavos a los portugueses con el fin de llevarlos al Nuevo Mundo, pues desde buen principio se exigió licencia y, además, se estableció un impuesto de dos ducados por cada esclavo entregado. Más tarde, como se ha explicado ampliamente, el asiento o contrato para llevar esclavos al imperio español constituyó otra fuente de ingresos muy apreciada por la Corona hispana.

De diferentes maneras, las coronas francesa, inglesa y holandesa tuvieron intereses financieros similares en la trata, y monarcas como Luis XIV de Francia, Jorge I de Inglaterra y los reyes de Suecia y Dinamarca, por no hablar del Stadtholder holandés ni del duque de Curlandia, por separados que estuvieran en otros asuntos, tenían un interés común en la prosperidad de la trata.

Las principales naciones dieron licencia a compañías encargadas de llevar esclavos desde África al Nuevo Mundo; los portugueses, por ejemplo, fundaron en el siglo XVII la Compañía de Cacheu, y las Compañías de Maranhão y Pernambuco a finales del XVIII; Holanda tenía su propia y poderosa Compañía de las Indias Occidentales, y Gran Bretaña estableció la Compañía Real de Aventureros, la Compañía Real Africana y, al final, la Compañía del Mar del Sur. España contó también con numerosas compañías, con licencias privilegiadas, en el siglo XVIII, y el lector habrá olvidado prudentemente cuántas se fundaron en Francia una vez Colbert estableció la primera en la sexta década del siglo XVII, sin contar la extraordinaria Nueva Compañía de las Indias, de John Law. Hasta los países escandinavos tenían sus compañías especiales, aunque más modestas. Todas estas empresas querían fijar el número de esclavos que debían transportar así como los precios a los que debían venderse, y perturbaban de estas y otras maneras el libre funcionamiento del mercado. Sólo los portugueses trataron de intervenir con el fin de reglamentar cómo debían tratarse y transportarse los esclavos.

La única nación que se vio libre de esta curiosa mezcla de capitalismo y de administración estatal fue Estados Unidos, uno de los menores entre los transportistas de esclavos.

Estas empresas estatales fueron dirigidas por personalidades muy diversas, a medias burócratas y a medias negociantes, pero se acabó reconociendo casi en todas partes que la empresa privada, con las menores restricciones posibles, daba los mejores resultados.

El comerciante de esclavos, que tuvo tan importante papel en el siglo XVIII, es una persona de enorme interés. El «negrero» típico (y no deja de ser interesante que pueda emplearse el mismo sustantivo para la persona y para el buque) resulta fácil de imaginar en su casa despacho de aspecto importante, con salas de reuniones en la planta baja,

dormitorios para la familia en el primer piso, y más arriba cuartos para los criados. Todavía hoy pueden admirarse los hermosos *hôtels* de los Montaudoin en Nantes y de los Nairac en Burdeos, con la cabeza de Neptuno encima de la puerta cochera, y aunque sólo podemos imaginar sus equivalentes en Londres, donde el urbanismo de finales del siglo XX acabó lo que había comenzado la Luftwaffe, hay muchas calles en Bristol y en Liverpool donde aún pueden verse las casas de los negreros de antaño. En Le Havre puede descubrirse a duras penas la casa de Stanislas Foäche, y la de Jean-Baptiste Prémord en Honfleur, así como las de Coopstad, Rocheussen y Michiele Baalde en Rotterdam. Las nobles mansiones de los negreros de la edad de oro española, como los Caballero y los Jorge, la familia del genovés Corzo y de Pero López Martínez sobreviven en el casco viejo de Sevilla. Al otro lado del Atlántico, las espléndidas mansiones de Nicholas y John Brown en Providence, de George de Wolf, llamada Linden Place, en Bristol, y la de la familia Vernon en la calle Clarke de Newport, todas ellas en Rhode Island, pueden visitarse, aunque haya desaparecido la de Philip Livingston en la calle Duke de Nueva York, lo mismo que su espléndida casa de campo en Brooklyn Heights, a la que, de existir todavía, podría irse por la Livingston Road, que aún está abierta.

El comerciante típico de esclavos estaba interesado en toda clase de negocios, además de la trata. Podía ser banquero, como Pierre Cornut, que financió el segundo viaje de esclavos desde Burdeos, en 1684. O podía ser alguien interesado también en la pesca de la ballena, con el fin de obtener materia prima para las velas de esperma, como los Brown de Providence y Aaron López de Newport, en Rhode Island. O podía ser alguien como el gigantesco John Brown, que empujó a sus hermanos a ocuparse de esclavos y él, luego, se interesó por el comercio con China y el Báltico, por los seguros, por la banca, por la ginebra. O como Richard Oswald, de Londres, que se interesaba ante todo por el tabaco de Maryland y se enriqueció ocupándose de la intendencia de las tropas británicas en Alemania en la guerra de los Siete Años. Los vascos que en la segunda mitad del siglo XVIII encabezaron la trata española, como Ariostegui y Uriarte, eran comerciantes para quienes la trata era parte importante, pero no predominante de sus negocios. Jean-François Begouën-Demeaux llegó Le Havre en 1720, se hizo rico y sólo entonces, hacia 1748, se dedicó a la trata, en la que siempre se limitó a poseer un tercio de las acciones. Richard Lake, que compró y vendió esclavos en Jamaica, era también plantador de café, generoso y hospitalario. Étienne Dhariette, el principal comerciante de esclavos de Burdeos, tenía, en los años setenta del XVII, acciones en ciento treinta y tres buques que iban a África y a las Indias occidentales llevando a «las islas», entre otros, a *engagés*, es decir, trabajadores franceses, herreros, albañiles, barberos, que tenían el mismo compromiso que los ingleses *indentured*, aunque pronto comprendió que podía hacer más beneficios con negros que con blancos. Lo mismo podía decirse del mercader de Liverpool Foster Cunliffe, que operaba con tanto éxito en la bahía de Chesapeake

como en su ciudad. Samuel Sedgely, de Bristol, se interesó asimismo en llevar presos condenados a Maryland, lo mismo que hacía Lyonel Lyde, uno de los socios de Isaac Hobhouse, que también participaba en negocios de cobre. El azúcar, el tabaco, el índigo y el arroz eran productos con los que comerciaban muchos de estos mercaderes, además de con telas indias, seda, lingotes de hierro suecos, objetos de cobre y lino, tanto en el Nuevo como en el Viejo Mundo.

Algunos tratantes ingleses y norteamericanos querían comprar plantaciones en las Indias occidentales. Abraham Redwood, Aaron López, James de Wolf y George de Wolf las poseían, lo mismo que Simon Potter, el padre de la trata de Bristol, en Rhode Island. El escocés de Londres sir Alexander Grant, uno de los tratantes cuyos barcos llegaron a La Habana en 1762, había sido médico rural en Jamaica, donde acabó poseyendo, cuando murió en 1772, siete plantaciones con una superficie total de cuatro mil quinientas hectáreas, y sus buques llevaban a Inglaterra su propia caña, en tanto que sus capitanes compraban esclavos en la desembocadura del río Sierra Leona, en una propiedad de la que era accionista, la isla de Bence. John Tarleton, de Liverpool, poseía, cosa nada habitual, una propiedad y una tienda en Curaçao. La esposa de Richard Oswald, Mary Ramsay, heredó tierras de Jamaica, a las que su marido llevaba esclavos que cargaba en una isla frente al río Sierra Leona, de la que era en parte propietario, además de tener, como Samuel Touchett, tierras en la entonces poco cultivada Florida, donde criaba esclavos.

De modo parecido, muchas familias de Nantes tenían parientes o agentes en el Caribe francés, especialmente en Saint-Domingue, donde, por ejemplo, los Walsh de esa ciudad poseían plantaciones. Los Gradis de Burdeos disponían de sus primos, los Mendès, que se ocupaban allí de sus intereses.

Hubo mercaderes que fueron también capitanes de buques de la trata. El caso más notable fue, sin duda, el del capitán Jean Ducasse, «el héroe de Gorée», que llegó a ser uno de los principales beneficiados por el asiento francés de comienzos del siglo XVIII. Otro fue Manuel Bautista Peres, converso portugués, capitán de buques negreros en Angola a principios del XVII, antes de hacer una gran fortuna en Lima. Alrededor de una cuarta parte de los negreros de Nantes fueron capitanes o hijos de capitanes, por ejemplo Louis Drouin, «el segundo hombre más rico de Nantes», hijo del capitán René Drouin. El tratante con más éxito de La Rochelle, Jacques Rasteau, había sido capitán de joven. En Norteamérica encontramos a Godfrey Mallbone y Peleg Clarke de Newport, James de Wolf de Bristol, Joseph Grafton de Salem. Obadiah Brown, fundador de la empresa Nicholas Brown y Cía., fue sobrecargo del primer viaje de esclavos de Providence, en 1736. En Nueva York, Jasper Farmer capitaneó el *Catherine* de la familia Schuyler y más tarde invirtió en la trata. En Inglaterra, los capitanes James Bold y John Kennion, de Liverpool, se convirtieron en ricos mercaderes y el segundo monopolizó el comercio de La Habana durante la ocupación británica de esta ciudad. Patrick Fairwea-

ther, de Liverpool, fue capitán en la séptima década del siglo y en los años noventa era ya dueño de su propio barco, el *Maria*. El tratante con más éxito de Liverpool en la última década del siglo, John Dawson, había comenzado como corsario y capturó en 1778 el buque francés *Carnatic*, lleno de diamantes, y lo llevó desde alta mar a Mersey; se casó con la hija del poderoso constructor de barcos Peter Baker, alcalde varias veces, y colaboró con él en llevar esclavos a Cuba, en los años de 1780, en los veinte buques de su propiedad, algunos de los cuales podían transportar hasta mil esclavos.

A veces el propietario o copropietario de un buque lo capitaneaba, especialmente en los primeros tiempos de la trata portuguesa, cosa que continuó hasta finales del XVIII, como en los casos de Thomas Hinde de Lancaster, William Deniston y Peter Bostock de Liverpool, y John Rosse de Charleston.

El mercader más poderoso de Londres a finales del XVIII era Richard Miles, que había sido empleado de la Compañía de Mercaderes de África en diversos fuertes de la Costa de Oro y que acabó su carrera de oficial como comandante del fuerte de Cape Coast. Según su declaración ante un comité del Consejo de la Corona, siempre había «comerciado por su cuenta»; era hombre culto, que sabía hablar fanti.

En cierto modo, sin embargo, la idea de un tratante actuando como individuo aparte induce a error, pues la mayoría de los viajes «independientes» de la trata se financiaban con la participación de seis o más mercaderes que sufragaban el coste del viaje y que podían asociarse en otras ocasiones; en puertos pequeños, como Whitehaven, de Inglaterra, invertían en la trata profesionales, solteronas, prestamistas y costureras. Lo mismo podía decirse de La Rochelle, especialmente cuando, a finales del XVIII, los buques de esclavos constituían una tercera parte de los que se hacían a la mar desde ese puerto. El tipo más frecuente de sociedad, en Newport como en Liverpool, en Nantes como en Río, era la de parientes, único lazo que podía confiarse que duraría. Por esto la trata parecía, en gran medida, como cosa de familias: los Montaudoin, los Nairac, los Foäche, los Cunliffe, los Leyland, los Hobhouse, los De Wolf, los Brown. Muchas sociedades eran de padre e hijos, por ejemplo la de Guillaume Boutellier e hijo en Nantes, la de David Gradis e hijo en Burdeos, la de Jacques y Pierre Rasteau en La Rochelle. No era raro que un tratante tuviera varios socios sucesivos; Isaac Hobhouse, de Bristol, que nunca viajaba, según decía, porque «soy tan débil que a bordo apenas me muevo», trabajó con siete socios principales, dos de los cuales eran hermanos suyos.[1]

Gentes completamente ajenas a la trata podían querer acciones. Carter Braxton, plantador de Virginia, más tarde político revolucionario de la independencia americana, escribía en 1763 a Nicholas Brown y Cía., de Providence: «Señores... me satisfaría tomar parte en el comercio africano y ser una cuarta parte en el viaje, si lo aceptan... Desearía estar asegurado y cualquier gasto de mi parte además del costo de los esclavos, se lo remitiré al regreso del buque que traiga a los esclavos. Dejo a su cargo todo el viaje y pueden em-

pezar a prepararlo... pues el precio de los negros sube asombrosamente.»[2]

Casi todos los viajes de esclavos de Liverpool fueron financiados por personas residentes en la ciudad, aunque la sociedad de ésta era muy diversa; hubo, es cierto, una o dos excepciones de personas de fuera de ella, como varios manufactureros de Sheffield o armeros de Birmingham, que también invirtieron. Las firmas francesas dependían a menudo de socios silenciosos de muy lejos; así, para sobrevivir a los difíciles años de la guerra, Henry Romberg, Bapst y Cía., de Burdeos, recurrió a Frederick Romberg y a los hermanos Walckiers de Bruselas; por cierto que este caso fue uno de los muy raros en que esta última ciudad participó en la trata transatlántica. Financieros de París, como Dupleix de Bacquencourt, Duval du Manoir y Jean Coton Tourton y Baur invirtieron considerablemente en la Nueva Compañía de las Indias, de Law, luego en la Sociedad de Angola de Antoine Walsh y en la Sociedad de Guinea, para acabar participando, con igual persistencia, en firmas privadas. En 1752, las dos terceras partes de las acciones de la sociedad de Begouën-Foäche, de Le Havre, estaban en manos de parisinos.

Hubo tratantes de esclavos que invirtieron en propiedades rurales, igual que hicieron muchos mercaderes. Jacques Conte, el negrero que reanimó la trata en Burdeos, durante la paz de Amiens, en 1802, se estableció en un agradable *château* en Saint-Julien-Beychevelle, en el corazón de los viñedos del Medoc. Richard Oswald encontró la dicha rural en Auchincruive, de Ayshire, en una mansión diseñada por los hermanos Adam, mientras que su socio, John Boyd, se hizo construir una en Danson Hill, cerca de Bexley Heath. Thomas Lyeland, de Liverpool, se estableció en Walton Hall, en las afueras de su ciudad. Otro tratante de Liverpool, George Campbell, construyó en Everton una casa de extraño aspecto eclesiástico, con gárgolas, que llamó apropiadamente Saint-Domingue. La casa de John Brown en Providence era la mejor de Nueva Inglaterra, y al cabo de unos años se dijo lo mismo de la de James de Wolf, Mount Hope, a unos treinta kilómetros más allá, con vistas sobre el puerto de Bristol y con un parque de ciervos: «Espaciosa y cómoda. No se desperdició nada y no se escatimó nada», según el historiador de la familia; el periódico *United States Gazetteer* agregaba que «por la elegancia de su estilo, por su aspecto general de esplendidez, y por la belleza y extensión de sus reformas, estará entre las más bellas de nuestro país».

En Carolina del Sur, Henry Laurens compró por lo menos ocho propiedades, entre ellas su favorita, la plantación Mepkin, a orillas del río Cooper; su principal rival en la trata, Samuel Brailsford, compró en 1758 la plantación Retreat, en Charleston Neck. Mucho antes, los Jorge habían adquirido tierras cerca de Constantina, en la Sierra Morena, al norte de Sevilla, donde hacían un fuerte vino que empleaban en la trata.

Algunos negreros reunieron buenas colecciones de arte. En Londres, por ejemplo, los Boyd, George Aufrère y Oswald; este último

poseía una buena colección de pintores holandeses, entre ellos un Rubens; Aufrère afirmaba poseer un Durero, un Rafael y un Rembrandt, pero Boyd era propietario de los que consideraba tres Brueghel, nueve Rubens, un Velázquez, cuatro Turner y dieciséis Morland. Se decía que Baltasar Coymans poseía muchos cuadros en su casa de Cádiz, entre ellos «varias marinas» y que su comedor estaba lleno de mapas.[3]

Otros negreros invirtieron en manufacturas; los Brown, de Providence «introdujeron en el país la manufactura de algodón», según su historiador, que agregaba afablemente que «la financiaron originalmente con la transferencia de fondos adquiridos en actividades marítimas», cierto que no todas relacionadas con esclavos. En Nantes, la más importante familia de negreros, los Montaudoin, fueron los primeros en ocuparse de la manufactura de algodón. John Kennion de Liverpool, el que luego en 1762 tendría el monopolio de la trata en La Habana, se interesó también por esta manufactura en Rochadale, y Samuel Touchett, cuyas inversiones en algodón le condujeron a la trata, invirtió en la máquina de hilar de Paul. Brian Blundell de Liverpool invirtió en carbón, Henry Cruger y Lyonel Lyde de Bristol se interesaron por el hierro, mientras que Joseph y Jonathan Brooks de Liverpool fueron los mayores constructores de la ciudad y levantaron el famoso edificio del ayuntamiento, diseñado por John Wood, con su friso con cabezas esculpidas de esclavos. Samuel Sedgely de Bristol se ocupó también del transporte de condenados a Maryland, y John Ashton, tratante de Liverpool a mediados del siglo, ayudó a financiar el canal Sankey Brook que unió esta ciudad con Manchester. Pero los beneficios de la trata no parecen haber sido una causa decisiva del desarrollo industrial, aunque muchos negreros participaran en él.

Algunos tratantes acabaron siendo banqueros; el mejor ejemplo de ellos es Thomas Leyland, que en 1807 fundó su propio banco, Leyland & Bullins, y que al morir, en 1827, dejó la entonces espléndida suma de seiscientas mil libras.

Todas las tendencias cristianas participaron en la trata. Habitualmente la iglesia que dominaba en el puerto decidía la posición religiosa de los mercaderes del mismo. En Liverpool, Londres y Bristol la mayoría de los tratantes eran anglicanos; en Nantes, Burdeos, Lisboa, Sevilla y, desde luego, Bahía y Luanda, la mayoría eran católicos. Pero en La Rochelle casi todos eran hugonotes, del mismo modo que en Middelburgo eran calvinistas, aunque había en otras partes importantes firmas de hugonotes que participaban en la trata, como los Dhariette y los Nairac en Burdeos, y los Feray en Le Havre. Los Nairac creían que no les dieron un título de nobleza, cuando lo recibieron los Laffon de Ladébat, debido a su religión, a pesar de que los primeros habían enviado veinticinco buques a África, entre 1740 y 1792, y los Laffon solamente quince.

Los cuáqueros fueron importantes en la trata de Nueva Inglaterra en el siglo XVIII, especialmente en Newport, donde la familia Wanton todavía comerciaba con esclavos en los años sesenta del siglo. Desta-

caban también en la trata de Pennsylvania, pues llevaban a menudo esclavos desde las Indias occidentales a su propia ciudad. William Frampton fue al parecer el primero en llevar esclavos a Filadelfia, en los años ochenta del siglo anterior; le siguieron James Claypole, Jonathan Dickinson, que transportó negros de Jamaica a Filadelfia en su buque *Reformation*, e Isaac Norris, quien, sin embargo, tenía sus dudas, pues, ya en 1703, escribió a Dickinson: «No me gusta esta clase de negocio.» Otros nombres de cuáqueros relacionados con la trata son los de William Plumstead, Reese Meredith, John Reynell y Francis Richardson.[4]

En Inglaterra la firma de fabricantes de armas de fuego de Farmer & Galton, de Birmingham, era propiedad de cuáqueros, y envió, por lo menos, un buque, el *Perseverance*, para llevar a quinientos veintisiete esclavos a las Indias occidentales.[5]

En Brasil, los negreros de Bahía tenían su propia hermandad, que organizaba una procesión por Pascua en torno a la iglesia de San Antônio da Barra, a la cual llevaron en 1752 un busto de San José, venerado desde hacía mucho tiempo en Elmina como patrón de los negreros.

El obispo del Algarve puede que fuera el único príncipe de la Iglesia que enviara una carabela a África, en 1446. Pero otros dignatarios espirituales eran accionistas de los viajes de la trata. El cardenal Enrique, hermano del rey Felipe III de España, fue, a través de sus secretarios, un formidable tratante con destino a Buenos Aires, a comienzos del siglo XVII. Tanto los jesuitas como sus enemigos tradicionales también participaban. Y en Burdeos, a finales del XVIII, muchos francmasones eran, al parecer, tratantes de esclavos.

Durante un tiempo, la trata en España y Portugal estuvo en manos sobre todo de conversos judíos, como Diego Caballero, de Sanlúcar de Barrameda, benefactor de la catedral de Sevilla, o la familia Jorge, también sevillana; en Lisboa estaban Fernão Noronha, un monopolista de los primeros tiempos en el delta del Níger, y sus descendientes, y los numerosos mercaderes que de 1580 a 1640 tuvieron el asiento para enviar esclavos al imperio español. El más notable de todos fue Antônio Fernandes Elvas, asentista desde 1614 a 1622, relacionado por parentesco con casi todos los tratantes importantes del imperio hispanoportugués en la época en que las dos coronas estaban unidas.

Pero estos hombres eran formalmente cristianos. La Inquisición pudo aducir y hasta creer que muchos de ellos practicaban en secreto el judaísmo, y juzgó en consecuencia a algunos de ellos, dejando que a otros los castigara el brazo secular. Varios, sin duda, fueron judíos secretos pero sería imprudente aceptar las «pruebas» del Sacro Oficio en cuanto a su «culpa», pues esta institución «fabricaba judíos como la casa de la moneda fabricaba monedas», como señaló un inquisidor.[6] La inmensa mayoría de los conversos se hicieron cristianos de verdad; y fueron insultados a menudo por judíos en cuya persecución participaron algunas veces.

Más tarde, judíos de origen portugués desempeñaron un papel

menor en la trata de Amsterdam (Diogo Dias Querido), en Curaçao, en Newport (Lopez y los Ribera), y en Burdeos (los Gradis, Mendès y Jean Rodrigues Laureno). La firma de los Gradis fue fundada en Burdeos en 1695 por Diego Gradis, inmigrante portugués, cuyo hijo David la dirigió después: en 1728 poseía un capital de ciento sesenta y dos mil libras francesas; David dejó cuatrocientas mil libras francesas al morir en 1751, pero la firma, para entonces al mando de su hijo Abraham, valía cuatro millones en 1788, lo que permitió a Abraham donar sesenta y una mil libras francesas a la sinagoga de la ciudad en 1777; la mitad de su fortuna estaba invertida en Saint-Domingue y la Martinica, aunque hacia 1788 comenzaban a interesarse más por la viticultura que por el comercio.

A finales del siglo XVII, comerciantes judíos como Moses Joshua Henriques tenían un papel importante en la pequeña trata danesa de Glückstadt. Pero, cosa más importante, no existen indicios de mercaderes judíos en las grandes capitales europeas de la trata cuando ésta estaba en su auge, durante el siglo XVIII, o sea, en Liverpool, Bristol, Nantes y Middelburgo. Un examen de la lista de cuatrocientos mercaderes de los que se sabe que vendieron esclavos en Charleston, el mercado de esclavos mayor de Norteamérica, en los años cincuenta y sesenta, sólo descubre a un judío, y éste sin gran importancia, Philip Hart. En Jamaica su equivalente fue Alexander Lindo, que luego se arruinó abasteciendo al ejército francés cuando trató de reconquistar Saint-Domingue.

Viejos enemigos de los judíos, los gitanos tuvieron un papel menor en la trata, en las ciudades de Brasil, durante el siglo XVIII, cuando se ganaron fama de sádicos y de que robaban niños para venderlos como esclavos.

Muchos tratantes fueron diputados, miembros del Parlamento o su equivalente. En la Inglaterra del XVIII, su lista incluye a Humphrey Morice, George René Aufrère, John Sargent y sir Alexander Grant, de Londres, a James Laroche y Henry Cruger, de Bristol, a Ellis Cunliffe, Charles Pole y John Hardman, de Liverpool, así como a sir Thomas Johnson, alcalde de Liverpool, que fue en parte responsable de uno de los primeros buques de la trata que salió de este puerto, el *Blessing*, en 1700. Muchos de los alcaldes de Liverpool fueron tratantes, como también fue alcalde a mediados del siglo Miles Barber, de Lancaster, el más rico de los tratantes de este pequeño puerto. Diputado de la Asamblea Nacional francesa de 1789 fue el principal tratante de Burdeos, Pierre-Paul Nairac. Entre los tratantes del Congreso Continental de Filadelfia estaban Thomas Willing, alcalde de esa ciudad, Henry Laurens de Charleston, Carter Braxton de Richmond, en Virginia, y Philip Livingston de Nueva York. John Brown de Providence fue diputado por Rhode Island y James de Wolf, de Bristol, fue senador de Estados Unidos. Caleb Gardner y Peleg Clarke, capitanes de la trata, fueron miembros de la Asamblea de Rhode Island.

Los tratantes fueron a menudo también filántropos. En la iglesia

de San Pedro de Liverpool hay una placa que recuerda a Foster Cunliffe como «cristiano devoto y ejemplar en el ejercicio de todos los deberes públicos y privados, amigo en la misericordia, apoyo en la desgracia, enemigo sólo del vicio y del ocio...». Brian Bundell de Liverpool fundó la escuela Blue Coat. A Robert Burridge, último de una familia de tratantes del puerto de Lyme Regis, en el Dorset, se le recordó por sus donaciones a los ancianos, los tullidos «y cuantos pobres suelen recibir la cena del Señor». Philip Livingston, de Nueva York, fundó una cátedra de Teología en su propia universidad, Yale, y ayudó al establecimiento de la primera sociedad metodista de América. John Brown, de Providence, fundó la admirable universidad que hoy lleva su nombre. La biblioteca de Abraham Redwood en Newport sigue siendo un monumento a la generosidad del tratante cuyo nombre lleva. René Montaudoin, de Nantes, donó millares a instituciones caritativas y hasta Isaac Hobhouse, de Bristol, tan duro de corazón, ordenó en su testamento que se diera una guinea a cada uno de los veinte hombres y mujeres que vivían en la calle del muelle de Minehead en donde había nacido.[7]

La trata despertó el interés de muchos forasteros de los lugares donde se practicaba. En su inicio, los florentinos desempeñaron un papel decisivo en Lisboa y Sevilla; entre ellos estaban los hermanos Berardi, amigos de Colón, que vivían en Sevilla, y el tan citado Bartolommeo Marchionni, cuyo agente en Sevilla, a comienzos del XVI, era Piero Rondinelli. Otro florentino que participó en la trata a mediados del XVI fue Giacomo Botti, socio de Hernán Cortés, a quien el conquistador legó su mejor lecho. Hubo también los que recibieron licencias imperiales, como Gorrevod y los representantes de los Welser. Desde el comienzo, se encuentran muchos genoveses en la trata española, entre ellos Grillo y los Lomelin, que obtuvieron un asiento en los años sesenta del siglo XVII. Coymans, de Cádiz, era holandés. En Nantes, George Reidy y Benjamin Thurninger eran suizos, y había descendientes de inmigrantes irlandeses como el jacobita Antoine Walsh y Richard O'Farrill, de Longford, o como el acaudalado Cornelius Coppinger, de Dublín, que actuaba en La Habana; las ruinas del fuerte de este último todavía pueden verse cerca de Glandore, en el condado de Cork. Firmas importantes de la trata nantesa eran las de Peloutier, de origen alemán, y la de Bouchard o Burckhardt, relacionada con la firma de Basilea del mismo apellido, que en 1756 formaron una sociedad para manufacturar calicó para la trata. En Rhode Island, Aaron López y su cuñado Abraham Ribera eran de origen judío portugués. Henry Laurens de Charleston tenía un abuelo hugonote, lo mismo que James Laroche de Bristol en Inglaterra y George Aufrère de Londres.

A finales del siglo XVIII, el colosal comercio de esclavos de Angola a Brasil estaba organizado en general por lusoafricanos, descendientes de *lançados*, los aventureros portugueses que se habían quedado a vivir con los africanos. Conseguían los esclavos en el interior, los guardaban en barracones de Luanda, en la costa, y luego los vendían directamente a capitanes brasileños de Río y Bahía.

No faltaban los aristócratas, como el duque de Chandos de Londres, el padre del escritor Chateaubriand en Saint-Malo, y los Espivent y los Luyne de Nantes, aunque los últimos procedían de Orleans. Muchos tratantes independientes franceses recibieron títulos nobiliarios gracias a su éxito comercial, como sucedió con casi todos los negreros de Nantes. Y hay que aceptar como aristócratas, en sentido amplio, figuras como Philip Livingston de Nueva York, nieto del hijo de la casa de los Livingston, y John Van Courtlandt, que descendía de Stephanus Van Courtlandt propietario de una vasta propiedad a orillas del río Hudson.

Ninguno de los tratantes citados financió más de un centenar de viajes a África en busca de esclavos. El máximo fue probablemente la cifra de ochenta organizados por la familia nantesa de los Montaudoin. De unos mil ciento treinta negreros que había en Francia en el siglo XVIII, más de la mitad enviaron sólo una o dos expediciones a África, y únicamente veinticinco familias invirtieron en más de quince viajes.[8]

Varios tratantes declararon ante comisiones británicas que investigaron la trata en las dos últimas décadas del XVIII, aportando detalles sobre lo que sucedía, pero pocas reflexiones generales. De haber tenido tiempo para meditar sobre el tema, sin duda habrían estado de acuerdo con lo expresado por, entre otros, Jean Barbot, el hugonote que alrededor de 1680 comerciaba con esclavos, y según el cual, por desagradable que fuese ser esclavo en las Américas, era mejor que serlo en África, e incluso que ser libre en suelo africano. Habrían aceptado la declaración de sir Dalby Thomas, el comandante inglés del fuerte de Cape Coast, que en 1709 escribió un ensayo titulado *Un relato verídico e imparcial... de lo que creemos para la buena marcha de este comercio*, ensayo en el que daba una imagen muy negra de la moral africana: «Los nativos no tienen ni religión ni ley que los ligue con la humanidad, la buena conducta o la honradez. Frecuentemente, sacrifican a un hombre inocente en aras de su grandeza...» Creía que los «negros son por naturaleza granujas, criados con principios tan pícaros que consiguen lo que pueden por fuerza o por engaño».[9] En Francia se hacían juicios aún más severos: «En el fondo, los negros se inclinaban por naturaleza al hurto, el robo, la pereza y la traición. En general, sólo son adecuados para vivir en servidumbre y para el trabajo y la agricultura de nuestras colonias», según escribió Gérard Mellier, alcalde de Nantes a finales del XVIII.[10] William Chancellor, médico del buque *Wolf* de Philip Livingston, escribía en 1750 que la trata era una manera de «salvar de un dolor inconcebible a un pueblo desgraciado».[11]

De todos modos, algunas dudas hubo entre destacados comerciantes norteamericanos de esclavos. A principios del siglo XVIII, varios cuáqueros de Filadelfia pusieron en duda la ética de lo que hacían, pero muchos de ellos, como Jonathan Dickinson e Isaac Norris,

siguieron, con todo, en la trata. En 1765, Stanislas Foäche escribió desde Saint-Domingue a su ciudad de Le Havre: «La venta [de esclavos] me ha causado crueles inquietudes, me ha hecho palidecer»,[12] pero esto no le impidió continuar comerciando con esclavos en la colonia durante veinte años más. En 1763, Henry Laurens, el principal tratante de Charleston, en Carolina del Sur, que unos años antes se vanagloriaba de haber realizado «una espléndida venta del cargamento», escribía a John Ettwein, futuro obispo moravio de Norteamérica, para decirle que «a menudo he deseado que nuestra economía y nuestro gobierno fueran diferentes del actual sistema, pero ya que nuestra constitución es lo que es, ¿qué pueden hacer los individuos? Cada uno puede obrar sólo en su única y desunida capacidad, porque la sanción de las leyes da la marca de la rectitud a las acciones del grueso de la comunidad. Si ocurriera que cada uno cambiara sus sentimientos respecto a la esclavitud, y que pensaran seriamente que salvar almas era un acto más provechoso que añadir una casa a otra casa y un campo a otro campo... estas leyes que ahora autorizan la costumbre se derogarían en seguida...». Más adelante, Laurens abandonó la trata y explicó a William Fisher, mercader de Filadelfia al que a menudo había vendido arroz, que su decisión se debía a que veía como reprobables «muchos actos de los amos y otros, desde el momento de comprarlos al momento de volver a venderlos...». Laurens fue la primera persona destacada del sur de lo que pronto sería Estados Unidos que expresó remordimientos por la trata. «Odio la esclavitud» le dijo más adelante a su hijo John, uno de los héroes de la guerra revolucionaria de la independencia americana.

Pero esto fue después de haber amasado una fortuna.[13] Por la misma época, en 1773, Moses Brown se apartó de la firma familiar, en Providence, se declaró abolicionista, emancipó a sus propios esclavos y no dejó de criticar a su hermano John por continuar con la trata, y de esto hablaremos en el capítulo veinticinco. Luego, en 1788, el hijo de un destacado tratante de Burdeos se declaró de modo sensacional contra la trata, como se explicará más adelante. Pero estos casos son poca cosa ante la masa de tratantes, sus justificaciones y su falta de consideraciones humanas.

La mayoría de los mercaderes de esos puertos de la trata conocían cómo eran sus cargamentos. Nantes tenía una abundante población negra, en la octava década, incluyendo a varios cientos de cautivos importados a continuación de las leyes que legalizaron en Francia la esclavitud. La población de Liverpool, en 1788, comprendía una cincuentena de muchachos y muchachas negros y mulatos, la mayoría hijos de tratantes africanos que los enviaban a educarse a la inglesa. Había aún más negros en Bristol y en Londres, algunos libres y la mayoría en una especie de limbo entre la servidumbre y la libertad. Middelburg, en Zelanda, el principal puerto de la trata holandesa en el XVIII, tenía también su minoría negra, igual que, a mayor escala, Lisboa, y Sevilla. Había asimismo negros en los puertos norteamericanos, aunque, aparte de Charleston, menos de lo

que cabría suponer, pues en Bristol de Rhode Island sólo se contaban setenta y tres, y pocos de ellos propiedad de la familia de los Wolf, que era, en esos tiempos, la que dominaba tanto la trata como la ciudad.

Se supone que el viaje típico de la trata era triangular. Esta figura geométrica podría tomarse como emblemática de su especial carácter. Pero hubo muchas excepciones, como los viajes directos entre Angola y Brasil y también entre las colonias inglesas de Norteamérica y África, a finales del siglo XVIII, y viajes similares, más tarde, entre Cuba y África. Durante los primeros cien años de la trata atlántica, los portugueses, como se ha explicado ya, navegaban entre Lisboa y distintos puertos africanos, y llevaban algunos esclavos de Benin a Elmina, Santo Tomé o Cabo Verde. Muchas expediciones del siglo XVIII terminaban con la venta del buque en las Indias occidentales, o con su regreso a Europa con lastre. Pero el viaje clásico, que abarcó probablemente las tres cuartas partes de todos los viajes, se iniciaba en Europa, recogía esclavos en África a cambio de mercancías europeas, los llevaba a las Américas, y regresaba a Europa con cargamentos de productos tropicales americanos, que probablemente los esclavos habían ayudado a cosechar.

En el siglo XV los portugueses habían fundado este comercio empleando carabelas de un solo puente, con velas cuadradas o latinas, y un desplazamiento de cincuenta a cien toneladas. Cada uno podía llevar alrededor de ciento cincuenta esclavos. Usaban buques más pequeños, de unas veinte o veinticinco toneladas, entre Benin y Elmina, Benin y Santo Tomé o Santo Tomé y Elmina. Tenían también algunos navíos de hasta ciento veinte toneladas, con tres mástiles de aparejo cuadrado. En la trata a pequeña escala de los españoles entre la costa de Barbaria y las islas Canarias, a finales del XV y en el XVI, se usaban probablemente buques de entre treinta y cinco y cuarenta toneladas, que podían llevar, como mucho, cuarenta esclavos.

Un buque típico que navegara, pongamos por caso, de un puerto europeo a África y a las Indias occidentales, no era un navío especializado sino más bien un carguero de madera; tal vez, en el XVII, un buque de guerra medio armado, y en el XVIII, una fragata de tres mástiles y dos cubiertas. Algunos tenían castillos, algunos pocos eran rápidos, y otros apenas maniobrables. A mediados del XVIII, se empleaban los buques de la flota del país de que se tratara aprovechando que estuvieran disponibles y, si era necesario, se los adaptaba. Cada bajel era, a su manera, una obra de arte en cuanto a complejidad, ensamblaje y diseño, en el que se combinaban de modo creativo distintas maderas, como si fuese la obra de un ebanista. Los navíos de Clément Caussé, de La Rochelle, por ejemplo, eran obras maestras. Todos los buques estaban expuestos a los destructores ataques de los percebes y los gusanos de la madera, pues sólo a finales del siglo XVIII se empezaron a poner en los buques del norte de Europa cas-

cos cubiertos de cobre, una innovación que no sólo protegía la madera sino que, además, aumentaba la velocidad.

Un buque de esclavos francés de alrededor de 1700 habría tenido un desplazamiento de entre ciento cincuenta y doscientas cincuenta toneladas, de veinticinco a treinta metros de eslora, de seis a nueve metros de ancho, de veintidós a treinta y dos metros de quilla y con dos y medio a tres metros de bodega, es decir, las medidas de una goleta de pesca corriente actual. Los barcos ingleses solían ser más pequeños. Los buques de esclavos hubieran podido ser mayores y llevar, así, más esclavos, pero las características de la navegación costeña y ribereña africana imponían una gama de cien a doscientas toneladas. A finales del XVIII, el más conocido de los constructores de buques de Nantes, Vial du Clairois, afirmaba que el *négrier* ideal era de trescientas a cuatrocientas toneladas, con poco más de tres metros de bodega y casi metro y medio entre las cubiertas. Pero los buques del asentista Baltasar Coymans nos muestran la diversidad de la trata, pues iban de las cuatrocientas toneladas del *Profeta Daniel* a las treinta y una del *Armas de Ostende*.

Casi la mitad de todos los barcos ingleses de esclavos eran presas navales, obtenidas fácilmente al final de las guerras, y el resto salía de los astilleros británicos. En el último decenio del XVIII, un quince por ciento de la flota británica estaba destinada al comercio con Guinea, y casi todos esos buques transportaban esclavos.

Todavía en 1780, el típico buque europeo de la trata tenía menos de doscientas toneladas y sus dueños no esperaban que hiciera más de seis viajes a África o que durara más allá de diez años. De los más de ochocientos buques que salieron de Nantes entre 1713 y 1775, sólo uno hizo seis viajes y duró diez años, el *Vermandieu*, propiedad de N. H. Guillon, que navegó entre 1764 y 1775. El navío holandés que duró más fue el *Leusden*, que hizo diez viajes, entre 1720 y 1738, y transportó casi siete mil esclavos. Los buques que iban de Brasil a Angola solían hacer todavía menos, o sea, un promedio de dos por buque, aunque uno o dos hicieron más de doce, y cuatro, pertenecientes a la Compañía de Pernambuco, más de diez, y uno con el complicado nombre de *Nuestra Senhora de Guia, San Antônio e Almas*, hizo veinte.

Al principio, todos los buques portugueses que dominaron la trata en sus comienzos tenían nombres de vírgenes o santos; nunca sabremos exactamente cuántas *Nuestras Señoras de la Misericordia* o *de la Concepción*, cuántos *San Miguel* o *Santiago* cruzaron en esa época el mar de las tinieblas. En el siglo XVIII, estos nombres todavía predominaban entre los navíos portugueses y brasileños; los cuarenta y tres barcos que llevaron esclavos bajo la bandera de la Compañía de Grão-Pará y Maranhão, ostentaban todos nombres de santos excepto dos, el *Delfim* y el *Africana*, y de cincuenta buques de la Compañía de Pernambuco, sólo diez no tenían nombres religiosos. En una lista de buques de esclavos que arribaron a Bahía, *Nossa Senhora* aparece mil ciento cincuenta y cuatro veces, con cincuenta y siete sufijos diferentes, aunque *Nossa Senhora da Conceição* se lleva la palma con

trescientas veinticuatro veces; en la misma lista, los nombres de santos varones aparecen mil ciento cincuenta y ocho veces, de los cuales *San Antonio de Padua* (pero con la identidad trasladada a Lisboa) era el más popular con seiscientas noventa y cinco veces, mientras que *Bom Jesus* aparece ciento ochenta veces, sobre todo *Bom Jesus do Bom Sucesso*.

Sin embargo, a partir de 1800 son frecuentes en los buques portugueses y brasileños las deidades paganas, con *Diana*, *Venus*, *Minerva* y *Hércules* entre las más frecuentes, y declinan los nombres religiosos, que en el siglo XIX sólo aparecen unas docenas de veces en la lista de Bahía, para un total de mil seiscientos setenta y siete viajes.

En el mundo anglosajón los nombres más frecuentes eran los de pila, especialmente de muchachas, a menudo con un adjetivo, como *Charming Sally* (*Encantadora Sally*). En los años 1789, 1790 y 1791 salieron de Liverpool, Londres y Bristol trescientos sesenta y cinco buques con destino a África; de ellos, ciento veintiuno tenían nombres de muchacha, entre los cuales los más populares eran Mary, Ann, Margery, Diana, Hannah, Fanny, Isabella, Ruby y Eliza. A veces había muestras de un mayor refinamiento, como por ejemplo en el *Othello*, propiedad de William y Samuel Vernon, de Newport. El *Reformation* y el *Perseverance* pertenecían a cuáqueros, uno a los Dickinson de Filadelfia y el otro a los Galton de Birmingham.

En Francia, muchos buques recibían el nombre de alguna cualidad; una cuarta parte de los que salieron de Burdeos se llamaban *Confiance*, *Coeurs-Unis*, *Paix* o algún otro concepto similar. Ni el *Amitié*, perteneciente a Rasteau, de La Rochelle, ni el *Liberté*, perteneciente a Isaac Couturier, de Burdeos, eran nombres excepcionales. Pero también en Francia abundaban los nombres femeninos: un quinto en Burdeos, a menudo, como en Inglaterra, con adjetivos: *Aimable-Cécile* o *Aimable-Aline*. Entre los últimos buques de esclavos que se hicieron a la mar en Nantes, antes de la revolución de Saint-Domingue, los había con nombres como *Cy-Devant*, *Nouvelle Société*, *Soldat Patriote*, *Ami de la Paix* y *Egalité*. El último, antes de que la revolución cerrara por un tiempo el negocio, era el *Subordinateur*, propiedad de Haussman & Cía.

Los buques portugueses de los primeros tiempos solían llevar unos veinte oficiales y marineros en las pequeñas carabelas, y a veces hasta sesenta en una *nau*. Con los años, las cosas cambiaron. Suponiendo un buque de ciento cincuenta toneladas a finales del siglo XVIII, el capitán, los oficiales y la tripulación podían sumar en total una treintena en un buque inglés, mientras que en los navíos algo mayores franceses u holandeses podía haber hasta cuarenta y cinco. Las tripulaciones se comprometían a servir y obedecer a su capitán como si fuese su comandante en tiempos de guerra. Debían darse cuenta de que sus posibilidades de supervivencia eran escasas, menores que las de su cargamento de esclavos.

En los buques portugueses de los primeros tiempos siempre via-

jaba un notario, para vigilar el comercio y evitar transacciones ilegales.

Los tripulantes de los buques franceses eran más numerosos al principio del XVIII que al final de este siglo. Así, en 1735, el *Victorieux*, de Nantes, de doscientas cincuenta toneladas, perteneciente a Luc Shiell, suegro de Antoine Walsh, empleaba a noventa y nueve tripulantes, o sea, un hombre por cada dos toneladas y media. Al cerrarse el siglo, la proporción solía ser de un hombre por cinco toneladas, como era ya habitual en Inglaterra.

El capitán de un barco inglés de esclavos solía recibir un estipendio de cinco libras por mes de calendario, o de cien a doscientas libras francesas en Francia. En 1754 René Auguste de Chateaubriand, de Saint-Malo, en el *Apollo* recibió ciento cincuenta libras francesas y una gratificación del cinco por ciento por cada esclavo entregado vivo, un porcentaje alto, pues lo normal era una gratificación del uno o el dos por ciento. Los otros oficiales, los tripulantes, el médico, el carpintero y el tonelero percibían de una a cuatro libras al mes; los marineros con experiencia, dos libras mensuales, los que carecían de ella, treinta chelines y los grumetes sólo una libra. La costumbre era pagar por adelantado la mitad de estos salarios, antes de hacerse a la mar, y el resto «en el puerto de entrega de los negros de dicho navío en América y en la moneda local». En los buques de otros países europeos, los salarios eran similares. A los toneleros se les pagaba muy bien por la necesidad de transportar tanta agua, unos trescientos barriles más o menos. Los carpinteros, que se encargaban de adaptar los buques de transportar cargamentos muertos a transportar esclavos, recibían a menudo más que los otros especialistas.

Los marineros tendrían de veinte a treinta años de edad, el capitán y los oficiales, de treinta a cuarenta, aunque algunos de los especialistas tal vez más, hasta pasados los cincuenta, y había numerosos muchachos de menos de veinte.

A veces, especialmente en los buques de Rhode Island en el XVIII y en los brasileños a partir del XVI, había negros libres entre los tripulantes, y a veces los marineros eran esclavos alquilados por sus dueños a los capitanes. La carabela *Santa Maria das Neves*, por ejemplo, llevaba a siete negros en su tripulación de catorce, cuando viajó del río Gambia a Lisboa, en 1505-1506, época en que a menudo las tripulaciones entre Guinea y Santo Tomé estaban formadas por esclavos. A mediados del siglo XVI, el geógrafo francés André Thevet creyó que toda la tripulación de uno de los navíos portugueses que cruzó estaba formada por esclavos y que por esta razón su capitán no quiso combatir. A finales del XVIII, casi la mitad de los trescientos cincuenta navíos que fueron a Brasil y de los cuales hoy sobrevive el registro, llevaban a esclavos en la tripulación; éstos podían llegar a ser buenos marineros, pero nunca oficiales o capitanes.

Muchos de los oficiales y algunos de los especialistas tenían derechos especiales, por ejemplo podían llevar uno o dos esclavos propios, acaso cuatro para un capitán, o un muchacho para un abande-

rado. La RAC permitía a un capitán dos esclavos libres de «pasaje» por cada cien cautivos que transportaba, tres por ciento cincuenta, y cinco por quinientos, «y el capitán marcará a sus esclavos en presencia de todos sus oficiales»;[14] estas marcas se hacían con hierro candente o un marcador de plata. La Compañía del Mar del Sur ofrecía a sus capitanes cuatro esclavos por cada ciento cuatro esclavos entregados vivos y estaba dispuesta a comprárselos por veinte libras cada uno. El propósito de esto era, evidentemente, alentar a los capitanes a interesarse por el bienestar de sus cargamentos; en esa compañía, el primer oficial podía llevar un esclavo, el segundo oficial y el médico, uno entre los dos, y así sucesivamente.

El capitán tenía que ser hombre inteligente, pues era el alma de todo el viaje, capaz, ante todo, de negociar el precio de los esclavos con los mercaderes o los monarcas africanos, además de ser bastante fuerte para sobrevivir al clima de África occidental y bastante sereno para hacer frente a las tempestades y las calmas chichas y a la pérdida de equipo. Debía tener la serenidad necesaria para tratar con tripulaciones difíciles que podían abandonar el buque y debía estar dispuesto a hacer frente, fría y valerosamente, a rebeliones de los esclavos. Un buen capitán siempre discutía con sus oficiales los problemas que se suscitaran. Thomas Clarkson, en su historia de la abolición de la trata, señala las hazañas de algunos brutales capitanes de barcos de esclavos, entre ellos algunos asesinos, pero el valor, la paciencia y la serenidad eran frecuentes. Los capitanes franceses debían pasar un examen antes de tomar el mando. Muchos capitanes llevaban a bordo pequeñas bibliotecas de libros útiles; por ejemplo, el capitán del *Créole* de La Rochelle llevaba, en 1782, además de seis volúmenes que trataban de la construcción naval y la técnica de navegación, y de seis obras comerciales, los doce volúmenes de las obras completas de Rousseau, una historia de Louisiana, los viajes del *père* Labat y la *Histoire Philosophique* de Raynal. Este último libro, pese a su feroz crítica de la esclavitud, era lectura frecuente de los capitanes negreros y el padre de Chateaubriand se refería al abate diciendo que era un *maître-homme*.[15] El aventurero francés Landolphe, que trató sin éxito de desarrollar la región del río Benin como colonia de esclavos, allá por 1780, leía a orillas de ese río la *Encyclopédie* de Diderot, que criticaba la esclavitud con frases lapidarias.

A menudo el capitán se convertía en dueño, como ya se explicó, y ésta solía ser su ambición. Tras algunos viajes como capitán del buque de otro mercader, podía haber hecho bastante dinero, vendiendo, por ejemplo, sus esclavos de gratificación, para invertir en los viajes de otro mercader o para comprar su propio navío. A veces, el capitán era ya propietario de su buque. Robert Champlin, de Newport, era capitán de barcos propiedad de sus hermanos Christopher y George.

De todos modos, capitanear un barco de esclavos no era propiamente una profesión y ni siquiera los muy experimentados iban a África más de tres o cuatro veces. Era necesario que hubiese siempre

disponible un sustituto para tomar el mando, en caso de que el titular muriera, cosa que sucedía en uno de cada diez viajes, por lo menos según los registros de la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales.

Los capitanes hicieron más declaraciones que los propios mercaderes acerca de lo que pensaban de la trata. Por ejemplo, Hugh Crow, que capitaneó varios viajes por cuenta de los Aspinall de Liverpool, creía que «el envío de esclavos a nuestras colonias es un mal necesario». Parece que estaba sinceramente convencido de que los esclavos africanos se sentían mejor en las Indias occidentales que como esclavos en su propio país, donde se hallarían «sujetos a los caprichos de sus príncipes nativos». De haber sido esclavo él mismo, agregaba en sus memorias, hubiese preferido ser un esclavo negro en las Indias occidentales que un hombre libre en Inglaterra que fuera, pongamos por caso, pescador, minero del carbón, trabajador en una manufactura o prisionero «por haber muerto una insignificante liebre o una perdiz». Y añadía: «Pensad en los míseros campesinos irlandeses. Pensad en los abarrotados asilos de pobres.»[16]

Joseph Hawkins, de Charleston, en Carolina del Sur, fue a África en 1793, como capitán de un barco negrero. Aunque tenía dudas al principio, confesó que cuando llegó a un barracón de esclavos, donde había muchos cautivos esperando que los vendieran, se «convenció plenamente que llevarse a esos infelices, aunque fuera a la esclavitud en las Indias occidentales, sería un acto de humanidad más bien que merecedor de censura... Los esclavos que había comprado eran jóvenes, muchos de ellos impacientes por liberarse de su cautiverio en Ebo, y que preferían el mal del que no sabían nada que el mal que ya sufrían, pero», reconoció, «la mayoría estaban apenados ante su próxima partida...».[17]

Tanto el capitán Thomas Phillips de Londres, a finales del siglo XVII, como el capitán William Snelgrave de Bristol, al comienzo del XVIII, sentían cierto remordimiento por su actividad, pero, al igual que algunos mercaderes con similar estado de ánimo, continuaron con su negocio, y ambos escribieron relatos de lo que hacían. Los comentarios de Phillips, que era escocés, son notables para su época. Hablando de los esclavos, escribió que «no puedo imaginar por qué se les desprecia por su color, dado que no pueden evitarlo... No puedo pensar que haya ningún valor intrínseco en un color más que en otro, que el blanco sea mejor que el negro, sino que lo pensamos así porque somos blancos y estamos inclinados en juzgar favorablemente nuestra propia causa...».[18]

John Newton, capitán del *Duke of Argyll*, propiedad de los hermanos Manesty de Liverpool, acabó de vicario de Saint Mary's Woolnoth; reflexionó mucho sobre su antigua ocupación, pero, a diferencia de Crow, no trató de justificarla. Al contrario, explicó que no conocía «ningún método para obtener dinero, ni siquiera el de robarlo en los caminos, que tenga una tendencia tan directa a borrar el sentimiento moral...». Pero Newton sólo abandonó la trata debido a

su mala salud. Tuvo una visión que le llevó a hacerse sacerdote, mas cuando era capitán negrero ya se consideraba cristiano, y escribió a su esposa, al alejarse de África en su buque hacia las Indias occidentales, que «los innumerables peligros y dificultades que nadie puede eludir o superar sin protección superior, ya han terminado felizmente, gracias a la bondad divina». Dos días después de escribir esta frase tuvo que enfrentarse a una rebelión de esclavos y dijo que pudo hacerle frente gracias «a la ayuda divina». Solía leer plegarias dos veces al día a su tripulación de esclavos. Era autodidacta, aprendió por sí mismo el latín, lo que le permitía leer a Virgilio, Tito Livio y Erasmo mientras mandaba su buque de esclavos. Esto no le impedía «poner a los muchachos... un poco las empulgueras para obtener una confesión». Newton era todavía capitán negrero cuando escribió su mejor himno religioso, *Cuán dulce suena el Nombre de Jesús*.[19]

El capitán Crassous, del *Dahomet* de La Rochelle, al llegar a Las Palmas de las islas Canarias en 1791 sintió lástima por los pobres españoles que, a diferencia de los franceses, todavía vivían bajo un gobierno arbitrario. Confiaba, dijo, en que algún día el ejemplo de «la Revolución francesa despertaría a la pobre España de su esclavitud [sic] y letargo». Dicho esto, puso rumbo a Mozambique, para comprar africanos destinados a Saint-Domingue.[20]

El médico (cirujano se le llamaba entonces) de un buque negrero tenía a su cargo todo lo relativo a la salud y llevaba consigo medicamentos como el alcanfor en goma, el ruibarbo en polvo, el agua de canela, la mostaza y varios ácidos; siempre se le consultaba cuando había que adoptar una decisión importante acerca del viaje. Muchos de estos médicos aportaron informaciones inapreciables sobre cómo funcionaba la trata. Entre ellos cabe citar a Alexander Falconbridge, Thomas Trotter del *Brookes*, y William Chancellor del balandro *Wolf* de Philip Livingston, que en 1750 encontró hermosa África y despreciables a los africanos. El médico, que era la figura más importante a bordo, recibía una paga igual a la del primer oficial o del carpintero, es decir, cuatro libras en un navío inglés. A finales del XVIII, un médico a bordo de un buque de Liverpool posiblemente se había educado en el hospital de esta ciudad (la Royal Infirmary) de la cual surgió con el tiempo la Universidad de Liverpool. El hecho de que muchos buques de este puerto llevaran médico a bordo favoreció que se forjara una tradición de medicina tropical, lo cual, a su vez, llevó a la fundación de una escuela de esta ciencia e indirectamente, a finales del siglo XIX, a que sir Ronald Ross señalara al mosquito como el agente transmisor del paludismo. Pero no era obligación legal llevar un médico, y numerosos buques de la trata ahorraban gastos prescindiendo de él, sin excluir muchos de los que navegaban bajo la bandera de Estados Unidos.

Otros oficiales de los navíos de la trata dejaron constancia de sus experiencias. Uno de ellos fue Jean Barbot, de La Rochelle, en las últimas décadas del XVII; confiaba en que los oficiales que sintieran la tentación de mostrarse brutales «tendrían en cuenta que esas infor-

tunadas criaturas eran hombres como ellos, aunque de color diferente y paganas».[21] A Edward Rushton, segundo oficial en un buque propiedad de Richard Watt y Gregson de Liverpool, le salvó la vida un esclavo y luego se volvió ciego, después de tratar, camino de Dominica, a esclavos que sufrían de oftalmía, se hizo abolicionista, poeta y librero. En sus *Églogas de las Indias occidentales* se incluye un verso, «¡Oh, poder hacer sangrar a esos tiranos!», que expresa el sentimiento que le hizo popular entre los enemigos de la trata, aunque le causó problemas en su ciudad natal.

Los marineros de los barcos de la trata solían ser jóvenes de pocas aspiraciones y escasa habilidad, debido sobre todo a la parca paga, las malas condiciones de vida y el peligro. Los nombres de los marineros en buques norteamericanos e ingleses no indican nada excepto una hosca genealogía anglosajona. Por ejemplo, en el *Margaret* de Frederick Philipse encontramos en 1698 a marineros llamados Burguess, Lazenby, Powell, Ransford, Harris, Dorrington, Upton, Herring, Dawson, Whitcomb, Whore, Oder, Laurence y Crook, apellidos que abundaban también entre los miembros del Parlamento.

A veces a esos marineros los atraían a bordo de los negreros llenándolos de bebida en alguna taberna, hasta que, sin dinero y ebrios, se los llevaban gracias a un trato entre el tabernero y el capitán. Un carpintero naval, James Towne, explicó a un comité de la Cámara de los Comunes que se ocupaba de la trata: «El método de Liverpool para obtener marineros consiste en que un escribiente de un comerciante vaya de taberna en taberna, dándoles de beber para que se emborrachen y, así, llevarlos muy a menudo a bordo. Otro método es el de hacerles contraer deudas y entonces, si no deciden ir a bordo de los buques que van a Guinea, los mandan a presidio los taberneros a los que deben dinero.»[22]

John Newton estaba convencido de que la trata echaba a perder los sentimientos de las tripulaciones. «La necesidad real o supuesta de mostrarse riguroso con los negros lleva al corazón, gradualmente, una especie de entumecimiento, y convierte a quienes se ocupan de esto en indiferentes a los sufrimientos de su prójimo.» También pensaba que en ninguna otra navegación se mostraba a los marineros «tan poca humanidad». Los oficiales trataban a los marineros, en efecto, tan mal o peor que a los esclavos. James Morley, que fue mozo de cabina en el *Amelia* de Bristol, dijo en respuesta a una investigación de la Cámara de los Comunes sobre cómo «han sido tratados los marineros a bordo de los buques de Guinea», que «con mucho rigor y muchas veces con crueldad». Recordó que una vez rompió por accidente una copa perteneciente al capitán Dixon y «me ataron las manos en la caña del timón y me azotaron y me dejaron colgado allí un buen rato». Muchos marineros, dijo Morley, dormían en cubierta. «Se acuestan en cubierta y mueren en cubierta.»[23] Otros muchos testigos de esta investigación declararon que se trataba atrozmente a los marineros. En 1761, a bordo del *Hare*, el capitán Colley de Liverpool

mató con un espeque al carpintero, a su ayudante, al cocinero y a otro hombre. «He viajado en muchos barcos», informó un marinero, «y siempre encontré el mismo trato que en el mío, es decir, a hombres muriendo por falta de alimentos, por exceso de trabajo, por palizas inhumanas».[24] Un novelista francés, Edouard Corbière señaló en *Le Négrier* que un viaje con esclavos era un enorme desafío a la paciencia y resistencia de la tripulación: «Cuántas heridas se causaron en el carácter, las costumbres y hasta las pasiones de esos hombres, a menudo muy diversos, al encontrarse reunidos en medio de tantos peligros en este angosto espacio que llamamos buque.»[25] Chancellor, el médico del *Wolf* de Philip Livingston, dudaba, al regresar a Nueva York, que «alguna vez me puedan compensar por los sufrimientos soportados en este viaje».

Raramente moría menos de la quinta parte de la tripulación, y en ocasiones, más. El *Nymphe*, en 1741, perdió a veintiocho de un total de cuarenta y cinco; el *Couéda* llegó a Cap François en 1766 con sólo nueve tripulantes. Tal vez el peor caso fue el del *Marie-Gabrielle* de Nantes, que en 1769 perdió treinta y un marineros de una tripulación de treinta y nueve. El *Deux Pucelles* de Nantes perdió a todos sus oficiales en 1750. Un análisis de la trata holandesa sugiere que un dieciocho por ciento de las tripulaciones murió en sus viajes registrados, en comparación con el doce por ciento de los esclavos. Una proporción semejante debía ser cierta para la trata inglesa; por ejemplo, más del veinte por ciento de las tripulaciones inglesas murió en los buques de la trata de Bristol y Liverpool en la década de 1780. Pero las tripulaciones pasaban más tiempo que los esclavos a bordo de los buques.

Los barcos negreros necesitaban ir armados. Tanto el golfo de Guinea como el Caribe estaban infestados de piratas. El armamento promedio de un buque francés de la trata de doscientas toneladas debió ser, alrededor de 1700, de quince a dieciocho cañones. Algunos, como los pertenecientes a los Montaudoin, llevaban todavía más armas. Cuando, más tarde, disminuyó el peligro de los piratas, los buques de doscientas toneladas acaso llevaban, alrededor de 1730, sólo de ocho a doce cañones. Los negreros que navegaban en tiempos de guerra debían ir mejor armados y a menudo se les consideraba como buques de guerra y se les trataba como corbetas o fragatas auxiliares.

Todos los buques estaban asegurados, a menudo a nivel internacional. Parece que los seguros marítimos se iniciaron en Amberes, pero siguieron pronto Amsterdam, Londres y París y luego los puertos negreros crearon sus propias compañías por iniciativa de los mercaderes que tenían participación en la trata. Los buques norteamericanos solían asegurarse con compañías inglesas. Los tratantes de Nantes y La Rochelle estimaban que el seguro representaba alrededor del siete por ciento del valor del buque, en tiempos de paz,

pero este porcentaje podía elevarse hasta el treinta y cinco por ciento en momentos de tensión internacional, incluso si el buque asegurado iba en un convoy o bajo escolta. Los barcos de La Rochelle a menudo se aseguraban en otros puertos, por ejemplo Nantes o hasta Amsterdam, Hamburgo o Londres. Por lo menos un asegurador, Duvivier, de La Rochelle, se convirtió el negrero a gran escala. Un importante asegurador marítimo de Londres, Hayley, de la empresa Hayley & Hopkins, explicaba en 1771 a Aaron López de Newport que «la prima para un viaje de invierno desde Jamaica no es nunca inferior al ocho por ciento, y para buques no conocidos en la trata, raramente menos del diez».[26]

Por cierto que este Hayley se había casado con Mary, hermana del gran defensor de la libertad constitucional John Wilkes, y que otra de sus hermanas, Sarah, sirvió de modelo a Charles Dickens para la figura de miss Havisham en su novela *Grandes esperanzas*. Algunos aseguradores norteamericanos, como Tench Francis, el principal de Filadelfia, ya aseguraban antes de 1774, pero después de la independencia muchos mercaderes se aseguraron en Boston. Samuel Sanford fundó la Newport Insurance Co., pero cuando la infiltraron adversarios de la trata, se creó la Bristol Insurance Co. a la que siguió la Mount Hope Insurance Co. fundada por los Wolf, tratantes de esclavos a gran escala. Las primas variaban del cinco al veinticinco por ciento.

Los capitanes recibían instrucciones concretas de los propietarios de los buques acerca del lugar adonde debían ir y lo que debían hacer. Una de estas instrucciones, muy característica, es la que le dieron en 1730 al capitán William Barry de Bristol: «Dado que el viento parece inclinarse a suave, se le ordena que con sus hombres (que le autorizamos a que sean veinte, contándole a usted) aborde el bergantín *Dispatch*, del cual es usted comandante, y que sin perder tiempo navegue inmediatamente... a la costa de África, o sea, a la parte de la misma llamada Andony [en la bahía de Biafra, al norte de Fernando Poo], sin tocar ni tomar tierra en ningún otro lugar, donde cargará esclavos... El cargamento de mercancías es el que usted ordenó y como es muy bueno y monta a mil trescientas treinta libras con ocho chelines y dos peniques y medio, esperamos que compre doscientos cuarenta esclavos escogidos, además de dientes [de elefantes], con tal de que sean grandes...»[27]

Cabía prever que un buque como éste estaría por lo menos un año navegando, que cubriera unos veinte mil kilómetros y que contara con que encontraría huracanes en el Caribe, tornados en la costa de Guinea y en todas partes piratas, putrefacción, percebes y filtraciones. Un viaje corriente, a lo largo de toda la época de la trata, duraba entre quince y dieciocho meses. El más rápido, en la era clásica de la trata, a mediados del siglo XVIII, fue probablemente el de Michel y Grou a bordo del *Sirène*, de Nantes, que en 1753 tardó solamente

ocho meses y treinta y dos días en llevar trescientos treinta y un esclavos de Senegal a Léogane en Saint-Domingue, y en que solamente murieron dos esclavos.

Cada puerto de la trata tenía sus propias características. Los mercaderes de Liverpool, por ejemplo, solían comprar provisiones en Irlanda, para así poder decir a las autoridades del muelle que sólo se dirigían al puerto irlandés de Kinsale. A veces los barcos de Bristol cargaban el alcohol para su tripulación en Jersey, punto favorito de los contrabandistas. Los navíos de Londres iban, con este fin, a Rotterdam. Los capitanes de buques holandeses de Middelburg o Amsterdam solían embarcar cuando su embarcación ya estaba en alta mar. Muchos barcos franceses se detenían en Portugal, pongamos por caso en Lisboa, o en España, en Cádiz, para cargar agua, vino, que a veces usaban para el intercambio, y comida fresca. Algunos hacían escala en Madeira o Tenerife, y más a menudo en Praya, en las islas de Cabo Verde. Hugh Crow escribió que, por lo que había visto, los barcos negreros ingleses se dirigían primero a las Canarias.

Los barcos se hacían a la mar llevando pollos, pavos, y hasta ganado, para matarlos durante el viaje; además, debían llevarse galletas para año y medio de consumo, es decir, cuatro o cinco toneladas. Los capitanes procuraban también llevar bastante vino para dar un litro y cuarto al día a cada tripulante. El agua se limitaba a la reserva necesaria para llegar a África. Y había bastante harina para que el panadero de a bordo la convirtiera en pan. La carne ahumada era la aportación irlandesa a la dieta, como el queso era la de Holanda. Con el fin de completar la ración, sin duda se pescaba.

Había dos itinerarios clásicos al África occidental desde Europa; el primero, en terminología francesa, era la *petite route*, vía las islas de Cabo Verde, tras las cuales el capitán se mantenía cerca de la costa. La *grande route* obligaba al capitán a navegar mar adentro, en el Atlántico, antes de poner proa al este-sur-este hacia Angola o el Congo. La primera era habitual en invierno y se empleaba siempre, desde luego, cuando el punto de destino era el golfo de Guinea. Durante la mayor parte de este itinerario se tenía costa a la vista. Era prudente seguir la *grande route* entre marzo y agosto, cuando los vientos del sudeste podían causar dificultades, y era, desde luego, la normal cuando se iba al África central. Los buques camino de Mozambique u otros puntos del África oriental seguían este segundo itinerario, pero tratando de evitar los vientos y corrientes que hicieran difícil doblar el cabo de Buena Esperanza.

Los buques portugueses con destino a Angola tomaban siempre la *grande route* o una variante de la misma después de Cabo Verde, para aprovechar los vientos que soplaban hacia el sur por la costa de Brasil, como lo hizo Cabral en su extraordinario primer viaje en 1500. Luego llegaban a Pernambuco o Río, aunque muchos no lo hacían, sino que viraban hacia mar abierto, al norte de la tierra firme brasileña, y se dirigían a Angola.

Los tratantes norteamericanos hacían, evidentemente, un viaje

muy distinto, que solía tomarles de siete a doce meses, desde la Nueva Inglaterra hasta África y de ahí a un mercado que podía ser el de las Indias occidentales o Charleston o, rara vez, la propia Nueva Inglaterra.

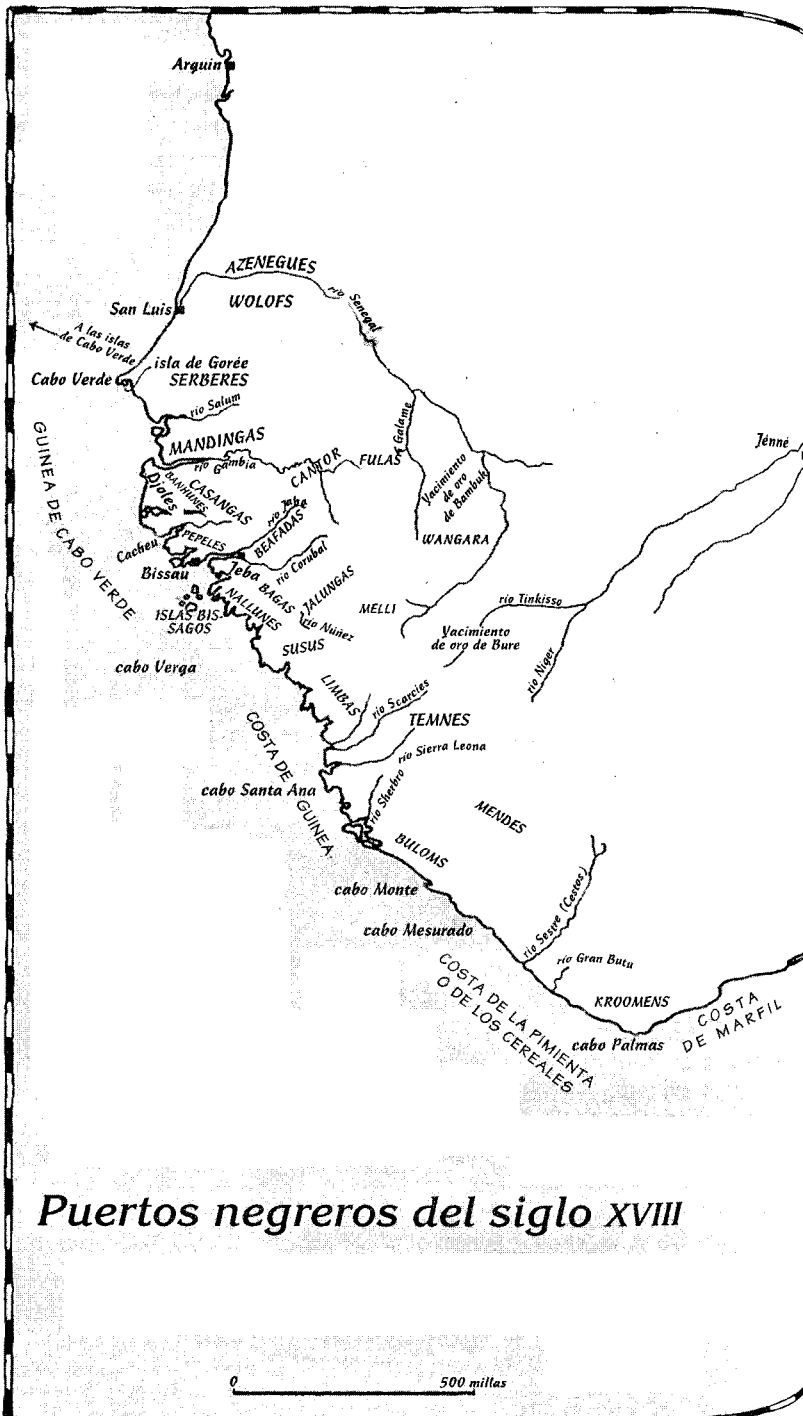
Los buques negreros que partían de Europa eran a veces presa de piratas frente a la costa noroeste de África, especialmente de los aterradores corsarios de Salé. Por esto, a comienzos del siglo XVIII, los capitanes prudentes trataban de llevar consigo un «pase turco», que compraban a los piratas de Argel y que permitía al capitán pasar sin que lo molestaran. Pero eran frecuentes las capturas de barcos negreros. En 1687, por ejemplo, hundieron a un negrero holandés en ruta hacia África porque su capitán no llevaba «pase».

Debido a estos riesgos, así como a los peligros de enfermedades y de rebelión, por no hablar de las acciones enemigas, los capitanes y sus tripulaciones con frecuencia se olvidaban de pensar en los esclavos.

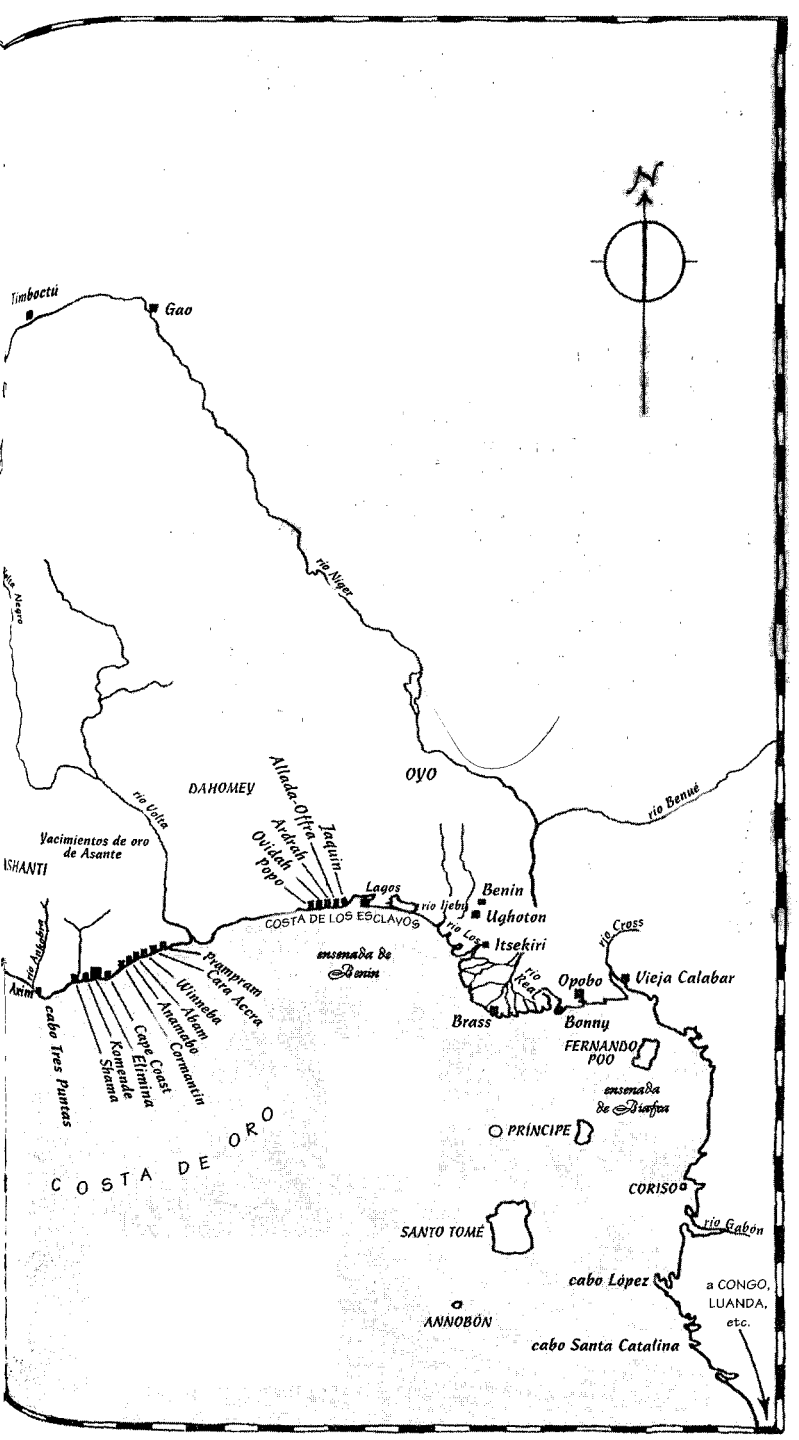
16. EL GRAN PLACER DE NUESTRO VINO

> Los wolof son grandes bebedores y obtienen gran placer de nuestro vino.
>
> VALENTIM FERNANDES, c. 1500

Los cargamentos para la trata cambiaron con el paso de los siglos; dependían del carácter, los medios económicos y la imaginación de los proveedores europeos, que respondían a una gran diversidad de demandas de los africanos, constantemente cambiantes. Aunque el cargamento debió de representar siempre unos dos tercios del costo total de un viaje de la trata, había muchas diferencias en el modo de transportar y financiar las mercancías para el intercambio. Por ejemplo, al llegar a su término el siglo XVIII, y dada la excepcional naturaleza de la trata anglobrasileña, los mercaderes portugueses llevaban mercancías a Angola y regresaban con productos africanos a modo de lastre, dejando a los lusoafricanos, encargados del lado angoleño del comercio con Brasil, que cambiaran las mercancías europeas por esclavos, cuando y como les pareciera mejor. En los primeros tiempos, cuando los portugueses llevaban esclavos desde Benin directamente a Portugal o a Elmina, el factor real de Santo Tomé indicaba a los capitanes con rumbo a Ughoton, el puerto de Benin, que no pagaran, ni siquiera por los mejores esclavos, más de cincuenta manillas (ajorcas de bronce). Pero al cabo de un siglo, esta táctica comercial del todo o nada habría sido inconcebible; así, en 1628, en Elmina se encontraban nada menos que doscientos dieciocho tipos diferentes de mercancías para cambiar. A finales del XVIII, un conocimiento de embarque de Newport, en Rhode Island, decía: «Embarcados por la gracia de Dios, en buen orden y condición, por Jacob Rod[drigues] Rivera y Aaron López, conjuntamente... en el buen barco llamado *Cleopatra*, del cual es capitán bajo Dios para el presente viaje James Bourk, ahora anclado en el puerto de Newport, y con la gracia de Dios destinado a África, a saber, doscientos cuarenta y cuatro bocoyes de ron de Nueva Inglaterra, dos barricas de vino, seis barriles de alquitrán, seis barriles de brea, seis barricas de trementina, dos medias barricas de pólvora, sesenta y cuatro barrilitos de galletas, seis toneles de maíz, un tonel grande de jamón ahumado, mil flejes, seiscientos setenta pies de tablas de roble blanco, once bocoyes y un barril pequeño de garbanzos, dos bocoyes de judías de carita, seis tercerolas y dos bocoyes de arroz, veinte barriles de harina corriente, diez barriles de harina superfina, treinta ovejas y forraje, seis barriles de pan común, seis barriles y cuatro tercerolas de pan muy coci-



Puertos negreros del siglo XVIII


N
Timboctú
Gao
río Níger
río Negro
OYO
DAHOMEY
río Benué
río Volta
Yacimientos de oro de Asante
ASHANTI
Allada
Offra
Jaquin
Ardrah
Ovidah
Popo
Lagos
río Ijebu
Benin
Ughoton
COSTA DE LOS ESCLAVOS
río Lagos
Itsekiri
río Cross
río Asbobo
Axim
Pyampram
Cara Acera
Winneba
Abam
Anambo
Cormantin
Cape Coast
Elmina
Komende
Shama
cabo Tres Puntas
ensenada de Benin
río Niger
Opobo
Vieja Calabar
Brass
Bonny
FERNANDO POO
ensenada de Biafra
PRÍNCIPE
COSTA DE ORO
CORISO
río Gabón
SANTO TOMÉ
cabo López
a CONGO, LUANDA, etc.
ANNOBÓN
cabo Santa Catalina

do, veintiocho barriles de carne de buey, veinticuatro barriles de carne de cerdo, un barril pequeño de mantequilla, dos cajas de bastidores de ventana y persianas, dos mástiles y dos piezas de madera, un fardo de ropa de marinero, dos libras de chocolate y cincuenta pesas de azúcar...»[1]

Tras una expedición en 1721 para perseguir a piratas como el sanguinario capitán Roberts, un médico de la armada británica, John Atkins, informaba que «las partes de sotavento y barlovento de la costa son tan opuestas en sus deseos [con respecto a mercancías para cambiar por esclavos] como lo es la distancia entre ellas. Los lingotes de hierro, que no se piden en sotavento, son parte importante de los cargamentos hacia barlovento. Cuentas, naranjas, coral y machetes montados en latón, son peculiares de la costa de barlovento, como lo son las cacerolas de latón desde el río Sethos a Apollonia [en la Costa de Oro] y las conchas... en Ouidah, y el cobre y los lingotes de hierro en Calabar; pero las armas, la pólvora, el sebo, viejas sábanas, algodón [es decir, telas de indiana]... y el alcohol inglés [whisky] se piden en todas partes. La cera de sellar y las pipas se necesitan en pequeña cantidad, pues sirven para propinas...».[2]

Estos informes indican cuán variado era el negocio de la trata. En cuanto a la naturaleza del intercambio, en Ouidah, en Dahomey, en 1767 podía comprarse un esclavo por unos seiscientos trece litros de brandy o veinte cabess [o sea, cien mil] conchas, o doscientas libras de pólvora, o veinticinco mosquetes, o diez piezas de tela, o diez piezas azules de algodón de la India, o diez piezas de zaraza, o cuarenta lingotes de hierro.

En las costas de Malemba y Cabinda, puestos semiindependientes en lo que hoy es Angola, «los negros, antes de hacer un trato, señalan, en el almacén del capitán, que está al lado del mar, las mercancías que quieren llevarse, y quien ha vendido cuatro esclavos a quince mercancías por cabeza ha de recibir sesenta piezas de las mercancías que señala... Es costumbre dar por cada esclavo algo más de lo pedido, por ejemplo, tres o cuatro mosquetes y otras tantas espadas, quince botellas de brandy, quince libras de pólvora y doce cuchillos...».[3]

En lugares como la bahía de Loango, cuando se decía que los esclavos costaban «treinta», no significaba treinta piezas de lo que fuera sino «treinta veces el valor ideal que fijan y que llaman una pieza, de modo que una sola pieza se calcula en dos o tres piezas, y a veces varios objetos han de formar una sola pieza...».[4]

Más que nada, el cargamento que la mayoría de los tratantes transportaba y el que más les pedían en África, estimado en términos de su coste en Europa, era de tejidos, de lana y después de algodón, hecho en Europa, en la India o acaso en otras partes. El intercambio típico en el siglo XVI entre mercaderes portugueses y congoleños era para un esclavo una pieza de tejido bastante grande para cubrir una persona, o sea, unos dos metros. Un tipo de tela de algodón que lla-

maban tela de guinea, *une pièce de guinée*, sirvió de moneda en el río Senegal, como lo fuera en el antiguo México antes de la llegada de los españoles. Durante cierto tiempo se empleó en Angola una tela fabricada en África, y la tela de las islas de Cabo Verde, especialmente la ancha tela azul barafula, sirvió también de moneda durante cierto tiempo en el comercio de los colonos de las islas con los habitantes de tierra firme. Lo corriente era que la tela se llevara puesta, pues la mayoría de los africanos llevaba una especie de taparrabo y las mujeres, excepto las más pobres, se cubrían la parte superior del cuerpo, además de enrollarse una especie de cintura que daba vueltas al cuerpo. Los hombres ricos ostentaban taparrabos más grandes.

Los africanos occidentales tenían telas de distintas clases antes de la llegada de los europeos a sus puertos, y los primeros visitantes portugueses admiraron su calidad. Los tintes, especialmente los de índigo del río Núñez, eran excelentes. La mayoría de las comunidades del África occidental contaban con una tradición de hilar y tejer, de modo que los productos europeos sólo fueron meras adiciones a los de una industria ya existente. Algunas de las telas usadas en la trata eran realmente africanas, por ejemplo las «telas altas» tejidas en Cabo Verde por los colonos afroportugueses (o por sus esclavos), las telas de Benin y otras zonas de la actual Nigeria meridional, así como las telas quaqua de la Costa de Marfil, que los tratantes europeos cambiaban por esclavos en la Costa de Oro. En algunos casos, como con las telas de Allada en Dahomey, los africanos trataban las telas europeas con sus propios tintes para darles más color, lo que permitía a los mercaderes europeos venderlas en, pongamos por caso, Barbados.

Pero no había bastante tela africana y la diversidad de la que ofrecían los europeos resultaba atractiva. Los habitantes de Guinea preferían la tela blanca, y los de Angola, la azul.

En los primeros tiempos de la trata, cuando la controlaban los portugueses, era muy popular el lamben, capa de cuerpo entero, comprado en África del norte. Tenía agujeros para los brazos y una abertura en el centro para la cabeza, al modo de los ponchos peruanos. A veces era a rayas verdes, rojas, azules, blancas. Un buen lamben de Argelia podía cambiarse por un fuerte esclavo varón. Los africanos occidentales ya conocían esta prenda antes de la llegada de las carabelas portuguesas, pues el comercio transahariano les había llevado desde el Mediterráneo este apreciado artículo, aunque nunca en cantidad suficiente para satisfacer la demanda.

Durante los dos siglos en que dominaron la trata, los portugueses llevaron a África muchas y distintas telas europeas, entre ellas tejidos de lana de Holanda e Inglaterra mucho antes de que estas naciones entraran en la trata. También llevaron de las Américas un nuevo tipo de algodón, el *Gossypium barbadense*, con el cual se tejieron telas africanas en gran cantidad en el valle superior del Senegal.

Un conocimiento de embarque del buque *Santiago*, que se hizo a la mar en 1526 rumbo a Sierra Leona y el río Saint-Domingue (Ca-

cheu), y trajo de regreso a Lisboa ciento veinticinco esclavos, incluía mil seiscientos codos de tela roja y amarilla, trescientas cincuenta y siete varas de material para pañuelos, veinticuatro telas de la provincia de Alentejo, ocho varas de cáñamo para sacos, y ciento veinte campanas, así como dos mil trescientas cuarenta y cinco manillas de cobre y mil doscientas cuarenta manillas de estaño.

Al entrar en la trata en el XVII los países protestantes del norte tenían, cada uno, sus propios tejidos para ofrecer a los africanos. La especialidad inglesa era, en los primeros tiempos, la tela de lana, que protegía contra el frío y furioso viento del golfo de Guinea, el harmattán, con el que hacer mantas durante las noches en que se temblaba de frío, cuando «el tajante aire obligaba a todos, blancos y negros sin excepción, a quedarse en su casa». Las telas de lana fueron siempre una mercancía apreciada en África occidental, especialmente las de estameña y las llamadas says, hermosos tejidos de lana mezclada a veces con seda, producidos en las aldeas cerca de Lille, Arras, Valenciennes y Armentières, pero con lana española, escocesa, alemana o frisia. Más tarde los ingleses produjeron también esta tela, así como perpetuanas, una tela resistente parecida al tweed, tejida en Devon, *bays, brigwaters*, de la ciudad de este nombre en Somerset, o *plaines* galesas, tela sencilla que se producía asimismo en los Midlands.

Cada uno de estos productos tiene su propia historia, y en Inglaterra sus manufactureros se encontraron entre quienes primero protestaron por la exclusión de los intrusos en la trata legal, hacia el fin del XVII y por la abolición a finales del XVIII. Tal vez el ochenta y cinco por ciento de las exportaciones británicas de tejidos iba a África, antes de 1750, y más del cuarenta por ciento en los siguientes veinte años. Hacia 1780, el porcentaje había descendido mucho, variaba entre el once y el treinta y dos por ciento, debido al aumento del mercado europeo. Inglaterra, después del Tratado de Methuen de 1703, dominaba también Portugal y su imperio, lo cual le permitía exportar allí tejidos sin pagar aranceles, a cambio del derecho, mucho más modesto, reconocido a Portugal de llevar a la Gran Bretaña su vino, es decir, oporto, también libre de aranceles. Gran parte de las telas inglesas iban a Lisboa, donde las adquirían mercaderes portugueses para cambiarlas por esclavos.

Aunque los alemanes tuvieron una participación mínima en la trata, sus telas sí tuvieron importancia en ella, igual que sus manillas de latón la tuvieron antes. Las telas alemanas de lino eran muy apreciadas en los puertos de las islas Bissagos, y el comercio africano en su conjunto fue un buen mercado para todos los tejidos alemanes, manufacturados en Westfalia, Sajonia y Silesia.

Los tejidos holandeses de lana para la trata se manufacturaban principalmente en Leiden o Haarlem. En el comercio de este país tenía también un papel importante el lino, en especial las sábanas de lino de segunda mano que se vendían como vestidos. Barbot señaló que en la Costa de Oro parecía que todo el mundo se vestía con telas

holandesas, que se pasaban «entre las piernas y cuyos extremos colgaban hasta el suelo por delante y por detrás... Cuando pasean por las calles, toman un largo pedazo de estameña de Leyden o de perpetuana que se ponen en el cuello... como un manto».[5] Nobles y mercaderes por un igual, en la misma zona, utilizaban el raso chino, el tafetán o la tela india de colores, atavíos que los holandeses hicieron posibles desde que en el XVII empezaron a ofrecer cosas tan exóticas como batas japonesas de seda y otras sedas de India o de China. La Compañía Holandesa de las Indias Orientales traía de Oriente, especialmente de India, estos productos, y muchos de ellos se transferían inmediatamente a la trata.

Al principio los mercaderes ingleses y franceses compraban a los holandeses estos tejidos indios, para sus propios cargamentos de esclavos. Así, buques salidos de Londres daban un rodeo por Rotterdam, si no habían comprado esas mercancías en Londres mismo, y los barcos de La Rochelle podían adquirir en Le Havre telas holandesas, cuchillos y horquillas ingleses, lingotes de hierro suecos, pañuelos de Rouen, sidra de Honfleur, sábanas de Amsterdam y navajas y cadenas de otras partes de Holanda.

Durante mucho tiempo las mercancías indias estuvieron excluidas de los mercados ingleses y franceses, pero se obtenían a través de la Compañía de las Indias Occidentales holandesa y, más tarde, de la británica. En África occidental se apreciaban mucho, en parte a causa de sus brillantes colores, en parte por su calidad, que las hacía duraderas. A finales del XVII, en los buenos años iban a África, en buques ingleses, productos de las Indias Orientales, sobre todo telas, por valor de veinte mil libras. Los mercaderes de Bristol prestaban mucha atención a estas mercancías, que entre 1699 y 1800 representaban una cuarta parte del valor de todos los productos embarcados en Inglaterra hacia África. Entre los tejidos que mejor se vendían estaban las *guinées bleues*, que se manufacturaban en el sudeste de India, cerca de Madrás y Pondicherry, las principales factorías inglesa y francesa en la vieja India. Esta espesa tela se teñía de un azul oscuro, casi índigo, y era la favorita de los tratantes musulmanes del río Senegal, que a menudo insistían en obtenerla.

Las telas de las Indias orientales tenían sus mercaderes especiales, entre ellos, en Londres, Peregrine Cust, de la Compañía de Mercaderes Comerciantes con África de 1757, y John Sargent, miembro de un círculo de socios comerciales del que también formaba parte el proteico Richard Oswald, que comerciaba asimismo en lino con el Báltico y Alemania. A Sargent le abrieron la puerta, por decirlo así, los bien conectados emigrados hugonotes de la familia Aufrère. Había otros como él en Lisboa y Nantes, y hasta en Bremen y Copenhague.

En la segunda mitad del siglo XVIII, como ya se explicó, los manufactureros de Manchester y Rouen trataron de copiar los productos indios. Pero el tinte inglés y francés, incluso en Rouen, era al principio inferior al indio, y no se obtenían los brillantes colores orientales. Finalmente, los manufactureros de Manchester triunfaron con las te-

las de algodón a cuadros («la tela de Guinea» como se llamó), una imitación local del algodón indio, que obtuvo un gran éxito en África. Alrededor de 1750, los primeros manufactureros del Lancashire, William y Samuel Rawlinson, Samuel Taylor, obtuvieron grandes beneficios. Después de 1760, las gruesas telas de Manchester lograron un amplio mercado africano. Los portugueses y los franceses compraron gran cantidad de esta tela para sus capitanes. Estos tejidos europeos con frecuencia conservaron sus nombres indios (*nicanee* o *cashtoé*) o una variante de los mismos, aunque se manufacturaran en Lancashire. Rouen tenía un buen muestrario de indianas, que cargaban los barcos en la misma ciudad, Le Havre y Honfleur.

Nueva Inglaterra producía también gruesas telas de algodón, aunque este producto nunca tuvo tanto éxito como el ron en la trata de esta colonia.

Después de los tejidos, los metales tuvieron un papel importante en la trata europea en África.

En los siglos XV y XVI los objetos de cobre y latón eran bien recibidos por los africanos, cualquiera que fuese su forma y utilidad, en especial cuencos, pero también orinales, calderas, jarros o simples placas de cobre. Los africanos tenían cierta práctica del trabajo en metal y muchos de los objetos se fundían para darles otras formas. Así, las manillas hechas en Alemania meridional especialmente para la trata, compradas por los portugueses o sus representantes genoveses en Amberes, y usadas como ajorcas, se cambiaban a menudo por esclavos y, como algunas telas, a veces servían de moneda en las cercanías de Ouidah, en la Costa de los Esclavos, entre el río Volta y Lagos, y también en el delta del Níger oriental. Ya a mediados del siglo XVI los mercaderes alemanes de metal se establecieron en Lisboa para que los portugueses pudieran comprarles directamente sin pasar por Amberes.

El cobre fue el principal metal para el África occidental, hasta alrededor de 1520, cuando se entró en la era del latón, que duró hasta alrededor de 1630, cuando prevaleció el hierro, debido a que los europeos del norte relacionados con las fundiciones suecas se introdujeron en la trata. Pero el latón siguió siendo popular; los jarros, las ollas y las cacerolas hechas en Birmingham, en los talleres Holywell de Liverpool y en la compañía Cheadle de North Staffordshire, todavía se empleaban después de 1700. Otros objetos de latón, como el alambre fabricado por Baptist Mills de Bristol («varillas de Guinea»), tuvieron también su época de éxito.

En el siglo XVIII, los lingotes de hierro, que solían ser de unos veinte centímetros de largo, se convirtieron no sólo en un objeto de comercio sino también en un medio de efectuarlo, por lo menos en el golfo de Guinea, pues en el Congo y Angola nunca fueron tan populares como en el norte. Durante un tiempo, en Guinea, un lingote de hierro se consideraba equivalente a cuatro lingotes de cobre. En 1682, la

RAC exportaba a África alrededor de diez mil lingotes de hierro al año. La mayoría procedían de Suecia y el resto de Alemania. En 1685, de los treinta y seis buques enviados por la RAC a África, sólo seis no llevaban esos lingotes en su cargamento. La gente de Gambia se interesaba especialmente por ellos, pues de un cuarto a la mitad de las exportaciones de la RAC a ese territorio eran lingotes, aunque algunos iban destinados a Angola. En 1733, en pleno auge de la trata, un buque inglés que iba de Bristol a Bonny a comprar doscientos cincuenta negros, cargaba por valor de mil doscientas veintiséis libras en mercancías, de las cuales las más valiosas eran los lingotes de hierro. La mayoría de éstos se transformaban en África, en beneficio de la agricultura, para fabricar, por ejemplo, arados.

La demanda de lingotes representaba, naturalmente, beneficios para quienes los transportaban de Escandinavia a los puertos de la trata. Algunos de estos mercaderes se interesaron por el comercio de esclavos; uno fue Anthony Tourney (Tournai), que estableció una lucrativa sociedad con el tratante y banquero londinense Humphrey Morice. Lo mismo ocurrió con George Aufrère, el comerciante hugonote que hizo su primera fortuna vendiendo telas de las Indias occidentales a los mercaderes ingleses. Tourney y Aufrère luego invirtieron en buques de la trata.

Estas importaciones de hierro no tuvieron mucha influencia en la producción africana del metal, pues los pueblos del interior habían aprendido el arte de la fundición no mucho después que los europeos. Dichos productos, por tanto, no destruyeron una tradición local de metalurgia, pero los clavos españoles, el hierro sueco, el cobre de Hamburgo, Ostende o Londres hicieron de la dimensión mineral de la trata una empresa internacional por sí misma.

El oro tuvo una participación modesta en la trata. Pero el brasileño, en polvo o en lingotes, llegaba a la ensenada de Benin a bordo de los buques de la trata brasileña, a partir de finales del XVII. Lo cambiaban por esclavos. No tenían derecho legal a hacerlo, de modo que, aunque tolerado, era una forma de contrabando. Estos tratantes incluso cambiaban oro por esclavos con los ingleses de Cape Coast, con lo que llevaban a cabo la insólita hazaña de llevar oro a la Costa de Oro. Algunos de los esclavos comprados con oro brasileño iban destinados a Minas Gerais, a cavar en busca de oro. A finales del XVIII, otros brasileños, de la región algodonera del norte de la colonia, también llevaron oro a Angola.

Algunas monedas de Europa o las Américas llegaron también a África. A los mandingos les gustaban las monedas de plata portuguesas o las de cobre españolas llamadas «patacas», que convertían en brazaletes o collares. La Compañía Francesa del Senegal llevó monedas de ochavo a Bissau y la RAC monedas de una guinea al río Gambia. Las piezas de veintiocho *stuiver* holandesas y las españolas se emplearon en pequeña cantidad como moneda de cambio, en la Costa de Oro, alrededor de 1700. Pero nunca se aceptaban los billetes de banco ni las cartas de crédito; el capitán William Snelgrave informa-

ba en 1720 que en Dahomey a los agentes de esta región «no les agrada un pedazo de papel a cambio de sus esclavos, porque lo escrito podía borrarse o los billetes podían extraviarse, y entonces perdían el pago».[6]

En los siglos XVI y XVII, las conchas, especialmente las cauríes o *bouges* (del portugués *búzios*) de las islas Maldivas, en el Índico, y las conchas de caracol marino, formaron parte de la trata, especialmente la concha corriente, la *Cypraea moneta*. En gran parte del subcontinente indio, habían sido adoptadas ya en el siglo X como moneda, aunque no con el carácter de moneda única, y en el XI se llevaban al Sahara a través del África occidental, donde se usaban en los mercados del valle del Níger. Se encontraban también en Venecia. En el siglo XIV existen varias referencias a su empleo como moneda en el imperio Malí, una en 1352 por el asombroso viajero Ibn-Battuta, que en 1344 había llegado incluso hasta las islas Maldivas, donde se casó con cuatro esposas. Cuando Ca'da Mosto llegó a Arguin ya encontró conchas allí. A finales del XV, los portugueses penetraron en el océano Índico y en 1520 se hacían con conchas de las Maldivas, donde un año antes habían construido un pequeño fuerte. Los holandeses llegaron a las Maldivas en 1602 y los ingleses en 1658.

A comienzos del XVI a veces se vendían esclavos a cambio de conchas únicamente. El precio corriente de un esclavo varón destinado a Santo Tomé era, en el río Forcados, de seis mil conchas, y aunque después los mercaderes pedían muchas más cosas, las conchas siempre fueron parte del comercio de esa región, a veces como un tercio, a veces como mitad del precio. A menudo el precio de un esclavo se calculaba en conchas, que alrededor de 1760 era de ciento sesenta mil por cabeza.

En el siglo XVIII, cuando todavía se empleaban las conchas como moneda en la India, ya desempeñaban el mismo papel en gran parte del África occidental, especialmente en Ouidah, que en dicho siglo fue el mayor importador africano de conchas. Parece que entre 1700 y 1800, los tratantes europeos importaron a África más de veinticinco millones de libras de conchas. El año en que fue mayor la cantidad fue probablemente el de 1722, cuando solamente los capitanes ingleses y holandeses llevaron a África más de setecientas mil libras de conchas. La RAC descubrió que en algunos lugares las conchas eran indispensables para comerciar, particularmente en Ouidah y en el estuario del Benin. Los mercaderes africanos insistían en que una cuarta parte, a veces hasta la mitad, del precio de un esclavo se pagara en conchas.

En el África occidental las conchas se enfilaban por cuarentenas, y entonces se llamaban *toque*. Cinco toques formaban una *galhina* y ciento veinticinco toques formaban una *cabeça*. A mediados del XVII, igual que un siglo más tarde, una *cabeça*, o sea, cinco mil conchas, parece que tenía el mismo valor que un lingote de hierro.

Las conchas tenían muchas virtudes en su calidad de moneda. Hacían posible una moneda internacional, que circulaba por los

mercados de grandes y pequeños Estados, en tanto que una sola concha tenía la virtud de poseer escaso valor; así, la moneda de menos valor de la Gran Bretaña, el *farthing*, equivalía, en 1780 y en el delta del Níger, a entre veinticinco y treinta y dos conchas. Además, son agradables a la vista y fáciles de manejar, son duras, de modo que no se rompen fácilmente, y no se gastan ni decoloran. No pueden falsificarse, como le dijo el rey Gezo al explorador Richard Burton, son difíciles de atesorar y no tienen ninguna otra utilidad. Su única desventaja, como unidad de cuenta, era que resultaban molestas para el transporte, aunque a lo largo de los siglos los camellos, los asnos y los esclavos africanos se acostumbraron a acarrearlas.

Después de las telas, los metales y las conchas, las armas de distintas clases, entre ellas las espadas, constituían probablemente las mercancías más importantes de la trata, aunque no antes de mediados del siglo XVII. A los portugueses y los brasileños se les prohibía por ley exportarlas; los primeros hicieron cuanto pudieron para evitar el cambio de armas por productos africanos, excepto por caballos en el siglo XV, y en el puerto de Lisboa había funcionarios encargados de hacer respetar esta prohibición. En el siglo XVIII reapareció el cambio de caballos por esclavos, según los libros de Nicholas Brown, de Providence, que en 1765 cambió en Surinam cuarenta caballos por ron, azúcar, melaza y «una muchacha negra». La prohibición portuguesa estaba en consonancia con una de las reglas más estrictas del comercio medieval: no vender armas a los paganos o infieles. A principios del XVIII, en 1718, un nuevo real decreto portugués repitió la prohibición de exportar armas «porque estas gentes son paganas». Pero a los *lançados* afroportugueses les agradaban las espadas alemanas para acompañar su anacrónica indumentaria, y algunas se extendieron por África, como los alfanjes de Söllingen, cerca de Düsseldorf, adonde, según la tradición, el arte de hacerlos había venido desde Damasco. A finales del XVI, llegaban al África occidental pistolas y mosquetes por las rutas de caravana del Magreb. Podían obtenerse no sólo mosquetes sino también mosqueteros turcos en Bornu, en la actual Nigeria septentrional, ya hacia 1570, y el gran ejército marroquí que marchó con éxito hacia el sur, en 1591, para conquistar los territorios ricos en oro del valle central del Níger, incluía también a mosqueteros.

Los portugueses mantuvieron su prohibición hasta el final de su participación en la trata. También prohibieron la exportación a África de papel, pues se daban cuenta de que la pluma podía ser más poderosa que el alfanje y ¿quién podía desear a africanos capaces de escribir? Pero la llegada al África occidental de los holandeses, y más aún de los ingleses, cambió las cosas. Contribuyó a ello el hecho de que el nuevo mosquete de chispa o pedernal era a la vez más eficaz y más fácil de transportar que el arcabuz.

A partir de 1650, los africanos occidentales se aficionaron al mosquete y se acostumbraron a usarlo. El «mosquete de Angola», de chis-

pa y de cañón largo, pronto dominó el mercado desde cabo Negro a Benguela. Los mosquetes cortos franceses, con baqueta o cargador, los «decentes mosquetes daneses con baquetas de madera» y los baratos «mosquetes de Bonny» se encontraban en todos los palacios africanos del XVIII. William Bosman escribía hacia 1700: «Desde hace un tiempo, hemos venido vendiendo muchas armas. Estamos obligados a hacerlo para mantenernos al mismo nivel que los extranjeros y los intrusos [es decir, presuntamente, los ingleses y los franceses] pero preferiría que este comercio nunca hubiese comenzado aquí, y que no se continuara en el futuro.»[7] De todos modos, hacia 1780 muchas monarquías africanas consideraban necesarios los mosquetes para defenderse, y sabían que sólo podían obtenerlos vendiendo esclavos.

En el siglo XVIII, el cargamento de los buques de la holandesa Middeleburgische Kamerse Compagnie era en su catorce por ciento pólvora y en su nueve por ciento armas para cambiar por esclavos. Acaso se importaron a Luanda, todos los años, de seis a siete mil mosquetes, en las últimas décadas del XVIII, pero muchos más se cambiaron por esclavos en la costa de Loango. Los armeros de Londres y Birmingham hicieron considerables aportaciones. Lord Shelburne, entonces secretario de Pitt el Viejo, pensaba en 1765 que habían sido enviados a África, sólo desde Birmingham, ciento cincuenta mil mosquetes, con lo que se enriquecieron empresas como la de los cuáqueros Farmer y Galton, en dicha ciudad, y la de Thomas Falkner y John Parr en Liverpool, por no hablar de la Richardson & Co., fabricantes de pólvora de Hounslow, y la de Samuel Banner de Birmingham, que manufacturaba espadas lo mismo que armas de fuego. En la segunda mitad del XVIII, el total de armas de fuego exportadas de Europa se acercaba a las trescientas mil al año. Un mercader de Liverpool, llamado Henry Hardware, declaraba en 1756 que la pólvora y las armas de fuego eran «una parte necesaria» de los cargamentos de quienes comerciaban con África. Se decía a menudo que un esclavo valía lo mismo que un mosquete de Birmingham, del mismo modo que un caballo, tres siglos antes, valía una docena de esclavos. Pero el precio más corriente era de tres mosquetes por esclavo, y en algunos lugares hasta cinco o seis. De hecho, el precio de los esclavos se triplicó de 1680 a 1720, mientras que cayó el precio de las armas de fuego, gracias a lo cual se formaron en las costas de Oro y de los Esclavos varios grandes Estados bien armados, con los ashanti y Dahomey en primera fila.

Desde luego, los africanos tenían sus preferencias y al parecer entre las armas ofrecidas por los tratantes ingleses, los mosquetes de torre eran los favoritos, seguidos por los mosquetes redondos, los daneses y los «mosquetes Bonny». La zona del río Bonny era donde más se codiciaban los mosquetes a cambio de esclavos; a los tratantes vili de Loango también les interesaban mucho, y parece posible que en el último cuarto del siglo XVIII llegaran cincuenta mil armas de fuego todos los años a estos puertos, desde donde se dispersaban por toda el África central.

Estas armas se empleaban, sin duda, para proteger los campos de cultivo y también para realzar un palacio y para el comercio, pero era también considerable su empleo con el fin de permitir a los africanos obtener más esclavos.

Muchas de las armas eran de calidad inferior. El rey Tegbesu de Dahomey se quejó una vez de que unos mosquetes comprados a los ingleses estallaban cada vez que se empleaban, y herían a sus soldados, y formuló una queja semejante sobre mosquetes franceses. Después de visitar la fábrica de los Galton en Birmingham, lord Shelburne hizo este comentario: «Lo chocante es que casi la mitad de estas armas, por la manera como están acabadas, de seguro que estallarán en las primeras manos que las disparen.»[8]

También era popular la pólvora, «artículo con el que se hacen mayores ganancias que con cualquier otro», según el capitán de un barco de Liverpool, en 1765. Unos años después, la cantidad de pólvora importada de Inglaterra a África superaba el millón de libras anuales, y en 1790 excedía los dos millones.

El alcohol era también muy importante para la trata, aunque, como sucede en la «cultura occidental», se empleaba también para fomentar los buenos negocios. Los africanos occidentales disponían de su propio vino de palma. Algunos pueblos elaboraban vino con la miel o una especie de cerveza con el mijo. Pero el vino de palma «se vuelve agrio, de modo que no puede beberse al cabo de diez o doce días», explicaba Jean Barbot. Después de 1440, los africanos, y en especial los de la región de Gambia, preferían el vino portugués, y en el siglo XVI, el moscatel, vendido en toneles o «pipas» de quinientos litros. También se empleaban en la trata de los primeros tiempos toneles de madeira y oporto. «Los wolofs son grandes bebedores» señalaba en 1510 Valentim Fernandes, «y obtienen gran placer de nuestro vino».[9] Los portugueses siguieron proporcionando vino, y cuando los españoles volvieron a entrar en la trata, en el XVIII, las barricas de vino figuraban en abundancia en las listas de la Compañía de Cádiz, para cambiarlas por esclavos africanos. Los tratantes de La Rochelle, Burdeos y Nantes siempre enviaban vino como parte de sus cargamentos. La Rochelle era una gran productora de alcohol, hasta el punto de que la llamaban «la ciudad de Baco».

A finales del XVII, el procedimiento de destilación, gran invento de los benedictinos catalanes, se desarrolló mucho con la trata. Se llevaba alcohol especialmente en los largos viajes. Los licores franceses se encontraban a menudo en buques ingleses y holandeses. Burdeos y La Rochelle enviaban un aguardiente muy fuerte. En Oporto se fabricaba brandy especialmente para los africanos. Barbot informaba que ciento quince litros de este brandy le bastaban para comprar un varón joven. Los brasileños se hicieron populares con su *gerebita*, un brandy de caña hecho con la espuma de la segunda hervida del jugo de la caña, que como era de cincuenta o sesenta grados parecía su-

perior a cualquier otro. El alcohol constituía una quinta parte del valor de los cargamentos portugueses, a finales del XVIII, y cada pipa de alcohol brasileño compraba diez esclavos. Este licor, producto de un centenar o más de destilerías de Río y sus alrededores, suponía la principal exportación brasileña a Angola. Los papeles de la Middeleburgische Kamerse Compagnie del siglo XVIII muestran que el alcohol constituía más del diez por ciento de los cargamentos que se cambiaban por esclavos.

Hay datos que se refieren a la afición de los africanos al alcohol. Del rey de Barsally (Gambia) se decía que «es tan insaciable su sed de brandy que la libertad de sus súbditos y las familias de éstos resulta precaria, pues, beodo, va a menudo con sus soldados, de día, a una aldea y regresa a ella de noche, y prende fuego a las tres cuartas partes de la misma y pone guardias en la cuarta para capturar a los habitantes que huyen de las llamas, les ata las manos a la espalda y los lleva al lugar donde los vende, que es Joar o Cohone», mercados junto al río.[10]

Avanzado el XVII, el ron anglosajón comenzó a sustituir al brandy en la compra de esclavos, por lo menos en los buques ingleses y norteamericanos. Era más barato y se creía que menos perjudicial para el hígado. Esta nueva era se inició cuando intrusos ingleses, principalmente de Bristol, empezaron a llevar sus cargamentos directamente de Barbados. Jean Barbot escribió que al regresar a la Costa de Oro, en 1679, encontró «un gran cambio: el brandy francés, del cual siempre tenía una buena cantidad a bordo, era menos solicitado, a causa de que una gran cantidad de alcoholes y ron había llegado a la costa... lo que obligaba a venderlos todos más baratos».[11] En 1698, Frederick Philipse, de Nueva York, cargó en su barco *Margaret*, entre otras cosas, dieciséis barriles de ron. En 1721 el factor de la RAC en Cape Coast informó a sus jefes en Londres que el ron se había convertido en la mercancía de cambio «más barata», incluso para el oro. En 1765 en Liverpool se establecieron dos destilerías, para abastecer de ron los barcos de la trata. En Massachusetts y Rhode Island había también, para entonces, sendas destilerías.

Una vez iniciada la trata directa de Norteamérica a África, los destiladores de la colonia empezaron a considerar el ron como uno de sus productos más importantes. En 1770, apenas antes de la revolución americana, el ron representaba las cuatro quintas partes del valor de las exportaciones de Nueva Inglaterra. Unos once millones de litros de ron de Rhode Island se cambiaron por esclavos africanos, entre 1709 y 1807, con una media de ochocientos mil litros por año; en los años anteriores a 1807, cada buque de la trata solía llevar de cincuenta a cien bocoyes de ron. En Newport se destilaba un «ron de Guinea» especialmente fuerte, destinado al mercado africano. El comercio del ron en la costa occidental africana era, para entonces, un «monopolio virtual de Nueva Inglaterra».[12] En 1755, Caleb Godfrey, un capitán de la trata de Newport, en Rhode Island, compró cuatro hombres, tres mujeres, tres muchachas y un muchacho a cambio de tres mil seiscientos litros de ron, dos barriles de buey y un barril de

cerdo, además de algunas chucherías, y en 1767 el capitán William Taylor compró por cuenta de Richard Brew de Cape Coast esclavos varones por quinientos ochenta y cinco litros cada uno, mujeres por cuatrocientos noventa y cinco litros, y muchachas, por trescientos sesenta. En 1773 el precio era más alto: de novecientos cuarenta y seis a novecientos noventa litros por esclavo fue lo que pagó el capitán del *Cleopatra* de Aaron López.

Cuando la revolución americana interrumpió la trata, la escasez de ron en la costa occidental africana causó tanto desasosiego entre los factores y gobernadores europeos como entre los tratantes africanos. El gobernador de Cape Coast Richard Miles tuvo que contentarse durante unos años con ron del Caribe, pero no era lo mismo. Richard Brew se sentía igualmente desconsolado. Los africanos con quienes habían comerciado los tratantes de Rhode Island, especialmente en las costas de Oro y de Barlovento, eran aficionados al ron norteamericano, lo que dio gran ventaja a los capitanes de Rhode Island al reanudarse la trata en los años ochenta del XVIII.

El ron se empleaba también para pagar a los trabajadores africanos; en 1767 el capitán William Pinnegar pagaba algo menos de seis litros a cada uno de los remeros de las canoas en que llevaba a bordo a los esclavos.

La ginebra, la sidra, y la cerveza tuvieron también su participación en la trata. Los mercaderes de Bristol, por ejemplo, se especializaron durante cierto tiempo en el siglo XVIII en cambiar ginebra por esclavos; el capitán del *Bance Island*, cuando en 1760 dejó Charleston rumbo a Sierra Leona, llevaba sidra y vino de «Vidonia» de las islas Canarias. De hecho, es posible que se cambiara más cerveza y sidra por esclavos de lo que sugieren los documentos de la época, especialmente en barcos de Bristol.

El tabaco fue otro producto de larga vida en la trata. El principal productor del tabaco que gustaba a los africanos había sido, ya en el XVI, la región de Bahía: «Bahía quería esclavos y tenía tabaco; Mina tenía esclavos y quería tabaco... en rollo y no en hoja», escribía el capitán Dampier en 1699. A partir de 1644, el comercio directo con tabaco, fuera del control de Lisboa, estaba autorizado por un real decreto portugués. El gobernador de Bahía, marqués de Valença, decía en 1779 que «la verdad es que el tabaco de Brasil es tan necesario para el comercio de esclavos como lo son estos esclavos para el mantenimiento de los portugueses en América».[13] Esto daba a los brasileños, en el XVIII, prácticamente el monopolio con el África occidental.

La razón de esta autorización era que el tabaco brasileño no era ni siquiera de segunda calidad, sino de la peor, de tercera, para el gusto de los portugueses, que lo llamaban *soca*. Su buen sabor, apreciado por los africanos, se debía a un accidente: lo trataban con melaza para impedir que se deshiciera.

El comercio con tabaco era de los más antiguos en la historia de

las Américas, pues se inició a finales del XVI y era todavía popular en 1800. Muchos capitanes de Europa del norte lo compraban a los buques brasileños anclados frente a la costa, para agregarlo a sus propios cargamentos. Los capitanes franceses de La Rochelle y Nantes a veces hacían escala en Lisboa, donde compraban tabaco para su propio intercambio en la trata, aunque en teoría les estaba vedada la entrada en dicho puerto.

En los buques norteamericanos cargados de ron, en los brasileños cargados de gerebita, en los de Liverpool cargados de tejidos, había siempre otros productos para la trata; por ejemplo, pañuelos, bacalao ahumado, cacerolas, sombreros de seda y bacías. Los tratantes de Bristol, en Rhode Island, solían adquirir estos otros productos a los comerciantes de Boston, como Samuel Parkman. Estos productos variados —cuentas venecianas, o copias holandesas de las mismas, campanas de plata, pedazos de vidrio, objetos de peltre, ajorcas— eran muy apetecidos en África. En los años setenta del XVIII los buques de la Compañía de Cádiz llevaban a menudo porcelana sevillana; así, el *San Rafael*, uno de los primeros buques de la trata que después del final de los asientos salió de Cádiz en 1766, al mando del capitán Juan Antonio Zabaleta, llevaba «tres mil doscientas docenas de loza de Sevilla». En 1757, el buque negrero de Nantes *Jeune Racine* llevaba doce rosarios pequeños, cuarenta y ocho rosarios grandes y ciento ocho relicarios.

Las cuentas de cristal eran probablemente los objetos más importantes de entre estas menudencias. Los sapes codiciaban las de vidrio amarillo y verde, en el XVI, y los habitantes de Calabar, las de cornalina en el XVII. Los hugonotes de Londres Daniel y Claude Jamineau eran los mayores comerciantes de cuentas de la ciudad en el XVIII. Un tratante informaba de que recibió un varón negro a cambio de veintiocho campanillas de plata, tres pares de ajorcas, trece cuentas de coral y media sarta de cuentas de ámbar. En un buen año, a finales del XVII, los buques de la RAC llevaban cuentas, compradas en Amsterdam y fabricadas en Venecia, por valor de tres mil libras. Los holandeses pronto empezaron a hacer ellos mismos las cuentas, con más colores, tamaños y calidades que las de Venecia, algunas sueltas, otras ensartadas, de color y blancas, grandes y pequeñas, de cristal, de granate, de ámbar o coral y algunas salpicadas de puntos blancos. Pero los portugueses todavía a finales del XVIII enviaban a Angola cuentas hechas en Venecia. Las distintas zonas de la costa africana tenían, claro está, diferentes gustos; los jefes del río Gambia querían cuentas de ámbar, los de Ouidah y del delta del Níger, cuentas venecianas pequeñas.

En África se conocían desde mucho antes y hasta se fabricaban algunos tipos de cuentas. Por ejemplo, la cuenta de vidrio duro se había producido, al parecer, mucho tiempo atrás, en Ife, en el territorio de los yoruba.

En los primeros tiempos de la trata portuguesa en África occidental, Pacheco Pereira hablaba de los caballos como si hubiesen sido el principal componente de los cargamentos. El viajero francés Lacourbe, a finales del XVII, indicaba que veinticinco esclavos costaban un caballo árabe. Barbot creía que un caballo valía de doce a catorce esclavos, y el funcionario Pruneau de Pommegorge, a finales del XVIII, afirmaba haber visto a un africano vender cien esclavos y cien bueyes por un caballo. En aquella época los caballos casi podían verse como moneda, y un historiador del África islámica escribió que esclavos y caballos eran los regalos que más agradaban a los reyes musulmanes del interior del continente.

Las transacciones al margen de la trata eran, desde luego, las que proporcionaban a los comerciantes gran parte de sus ingresos; dos quintos para la RAC a finales del XVII. Se hacían con madera de pino de orillas del los ríos Sierra Leona y Sherbro, marfil, cera, pieles, resina, y oro, que se convertía en moneda. Estos cargamentos solían constituir el material del comercio directo de ida y vuelta con África. Pero a finales del siglo XVIII los esclavos dominaban el comercio de todas las naciones europeas con África occidental. Un tratante inglés instalado en la Costa de Oro, Richard Brew, explicaba en su fortaleza de Brew Hall, en 1771, que «antaño los dueños de barcos acostumbraban a enviar una doble carga de mercancías, una para esclavos y otra para oro... Ahora las cosas se han invertido extrañamente... Raramente vemos un barco hacerse a la mar sin su complemento de esclavos...».[14] Brew hablaba, claro está, como un satisfecho comerciante de familia anglosajona, en una época en que Gran Bretaña y Norteamérica constituían todavía una única y poderosa unidad política atlántica.

17. PUERTOS DE ESCLAVOS (I)

> Los amigos que se reúnen de vez en cuando son mejores amigos que si son vecinos, dada la naturaleza del corazón humano.
>
> El rey CARAMANÇA a Diogo da Azambuja, fundador de Elmina, 1482

Los fondeaderos donde se consiguieron esclavos africanos a lo largo de los siglos se extendían desde la zona frente a las Canarias, hacia el sur por toda la costa occidental de África y, bordeando el cabo de Buena Esperanza, hasta Mozambique y Madagascar. Todos esos puertos conocieron períodos de prosperidad y períodos de declive, pero desde el comienzo de la trata hacia las Américas en el siglo XVI hasta su final, en el XIX, se podían encontrar siempre esclavos de casi todas las regiones de esa amplia zona. Por ejemplo, en una lista contenida en el testamento de Hernán Cortés en México en 1547, figuraban esclavos tanto de Senegambia como de Mozambique. Esclavos de ambos lugares se hallaban entre los que trabajaban en el molino de azúcar movido a vapor Álava, propiedad de Julián Zulueta en Cuba en 1870.

El comercio de esclavos africanos era en gran medida una cuestión de ríos, de esos vastos y maravillosos caminos de agua que a menudo nacen en el corazón mismo del continente y que fascinaron a los viajeros, desde Ca'da Mosto en 1450 hasta Livingston cuatro siglos más tarde; eran el medio de transporte por canoa de millones de cautivos negros hacia el Atlántico, cuya visión dejaba a los esclavos tan sorprendidos como asustados.

La zona más septentrional de África usada como fondeadero era la costa de unos ochocientos kilómetros frente a las islas Canarias, entre Agadir y cabo Bojador, que el Tratado de Alcaçovas de 1479 entre España y Portugal había atribuido a los españoles, para la pesca y el comercio. Los colonos hispanos de las Canarias llevaron a cabo, en esa zona, numerosas incursiones, a finales del siglo XV y comienzos del XVI, e hicieron también en ella algunas compras negociadas de esclavos. De allí se llevaron a varios miles de esclavos bereberes para que trabajaran en las plantaciones de las Canarias o para enviarlos a España misma. Pero el fuerte español junto a cabo Juby, el punto más cercano a las Canarias, fue ocupado en los años treinta del siglo XVI por los bereberes, y a finales del XVIII el comercio de esclavos del cual había sido base era apenas un recuerdo.

La primera zona de comercio intensivo de esclavos estuvo muy al sur de esta zona, en Arguin, más allá del cabo Blanco. De allí consiguieron sus primeros esclavos los portugueses, en su mayoría del pueblo azanaghi, en los años cuarenta del XV. La Corona portuguesa

construyó, al cabo de diez años, una fortaleza poligonal en lo alto de un acantilado de sesenta metros; un siglo después todavía seguía siendo utilizada por los portugueses. Entre 1441 y 1505 se llevaron de allí hacia Portugal entre veinticinco mil y cuarenta mil esclavos, muchos de ellos cambiados primero a unos trescientos kilómetros tierra adentro, en el oasis de Wadan, en el extremo occidental de la ruta de caravanas del África subsahariana a Marruecos. Los portugueses, por decirlo así, desviaron a esos esclavos de su camino normal hacia el norte.

Los españoles se apoderaron de Arguin cuando en 1580 unieron su imperio con el de Portugal, pero perdieron esta factoría en 1638 frente a los franceses, que la desmilitarizaron, pues la ruta de las caravanas corría ahora mucho más al este de Wadan y el fuerte había dejado de ser el mercado que fuera en tiempos del infante Enrique el Navegante. A finales del siglo XVII, los tratantes menos importantes, los de Brandeburgo, ocuparon Arguin y establecieron allí una guarnición de veinte hombres para utilizarlo como puesto intermedio camino de su cuartel general en Prince Town, en la Costa de Oro. Cuando el interés de los alemanes por este comercio se desvaneció, los holandeses compraron Arguin, pero en 1721 lo perdieron en beneficio de los franceses, en cuyo poder permaneció ya sin ningún provecho. Estas vicisitudes en lo que ahora es Mauritania, sin consideración alguna por la gente del lugar, eran cosa corriente entre los colonos europeos del África occidental.

Los franceses se esforzaron en extender su comercio, en marfil y resina así como en esclavos, hacia el sur de Arguin, a lo largo del río Senegal. Durante mucho tiempo se creyó que este río era como un Nilo del África occidental, debido a las crecidas causadas por las lluvias del interior, de junio a octubre, y porque la corriente parecía llevar el río un gran trecho mar adentro. El puerto francés se protegió con un fuerte de muros de barro, mal diseñado, el Saint-Louis, construido en la isla de este nombre en la desembocadura del río. En torno a este edificio había un cementerio, un hospital y, desde luego, una iglesia, así como algunas casas de ladrillos para la pequeña población de blancos y mulatos, y numerosas chozas donde vivían los africanos. Alrededor de 1760 había allí unos seiscientos franceses, oficiales, soldados y algunos residentes nacidos en Europa, así como un número indefinido de mulatos, especialmente mulatas, las *signares*, es decir, las *senhoras*, descendientes de los colonos portugueses de los viejos tiempos, y cuya combinación de físico atractivo y sentido comercial hicieron de Saint-Louis un lugar agradable para el visitante. El gobernador francés hacía cuanto podía para favorecer el comercio de esclavos tanto como el de la resina, que sus compatriotas obtenían de los bosques de acacias de la orilla septentrional del río, y que era necesaria, como tinte, para la manufactura francesa del calicó estampado. Dio normas austeras: por ejemplo, que no se vendiera coñac a quienes no asistieran a los oficios religiosos de la mañana y de la tarde.

La región resultaba favorable para comerciar con esclavos no sólo porque estaba en el Atlántico, sino porque se hallaba bien conectada por ríos a través de la sabana con las antiguas rutas de caravanas hacia el Magreb, accesibles desde Arguin. Había también salinas, unas artificiales y otras naturales. Por agua se podía acceder al oro de los bambuk, a cuatrocientos cincuenta kilómetros tierra adentro. La selva tropical no empezaba hasta unos ochocientos kilómetros al sur, de modo que el valle del Senegal quedaba muy al norte de la zona de la mosca tse-tsé, lo cual permitía criar ganado y secar carne para su consumo en los viajes transatlánticos. A comienzos del siglo XVII, se daba tan bien el ganado importado que las exportaciones de pieles producían más beneficios que las de esclavos. Recuérdese que los portugueses consideraron el río Senegal como la línea divisoria entre moros y negros, y que ya en 1506 el impresor y viajero alemán que adoptó el nombre de Valentim Fernandes señaló que si bien «se cambia aquí poco oro, hay muchos esclavos negros».[1] Esto hubiera podido repetirse a finales del XVIII.

Los primeros esclavos que se vendieron aquí eran wolofs (jolofs), el pueblo que dominaba el territorio. Pero, como ocurre con muchos nombres del África atlántica, no pocos de los que en América llamaban wolofs procedían de territorios más al interior, más allá de la parte navegable del Senegal. El reino wolof mismo se fundó probablemente en el siglo XIV, con una nobleza musulmana y una capital entre los ríos Gambia y Senegal. Los wolofs dominaron durante largo tiempo el primero de estos ríos y sus orillas, y sus afluentes regaban algunos de los reinos tributarios de la costa, como Walo, Cayor, Baol, Sine y Salum, así como, al sur, los más numerosos sereres, parientes suyos. Los portugueses intentaron sin éxito colocar a un wolof cristianizado, Bermoi, en el trono de sus antepasados, pero ya en el siglo XVI el poder de este reino estaba en decadencia y había pasado a los principados subordinados. Más tarde, algunos rebeldes del imperio songhai, en el Níger, los mande y los fulani, se abrieron paso hasta la costa y se establecieron en las colinas de Futa Toro, al sur del Senegal, donde antes los wolofs habían sido todopoderosos. Muchos de los esclavos vendidos a mediados del siglo XVI habían sido capturados por este pueblo, al que consideraban como un nuevo imperio. Hacia 1600, este «Imperio del Gran Foul», como lo llamaban los ingleses, parece ser que cubría todo el Senegal superior, donde estaban los yacimientos de oro de Bambuk.

Otros fulani, conocidos como mane, avanzaron desde el sudeste, y establecieron en el siglo XVI numerosos reinos pequeños a lo largo de una costa que había sido gobernada desde tiempos inmemoriales por monarcas locales y no por estos intrusos musulmanes.

Estos cambios políticos tuvieron lugar sin una abierta influencia europea, pues los rebeldes del imperio songhai habrían buscado probablemente el poder por la fuerza y la prosperidad a través de la venta de esclavos, independientemente de que hubiese habido compradores de africanos para los mercados de las Américas.

La corriente y el viento que soplaba hacia el mar hacían difícil remontar el río Senegal antes de la época de la navegación a vapor. Se navegaba río arriba arrastrando con cuerdas, desde la orilla, los navíos, o arrojando una ancla desde una canoa, por delante del buque, y luego arrastrando el barco por medio del cabrestante. Este trabajo lo hacían, habitualmente, africanos, los llamados *laptots*, palabra wolof afrancesada y que acabó designando a los africanos que trabajaban para los europeos.

Como la mayoría de los fuertes europeos, el de Saint-Louis cambió a menudo de manos; los ingleses lo capturaron en 1693, y fue recuperado por Francia con la paz, pero los ingleses volvieron a capturarlo con la guerra de los Siete Años y lo perdieron otra vez en 1779. Cuando lo controlaban oficialmente, los ingleses dejaban el comercio del Senegal en manos de los barqueros afro-franceses. Varios puertos del río, como Podor, a ciento cuarenta kilómetros tierra adentro, habían pertenecido desde comienzos del XVIII a compañías francesas con licencia, como la Compañía de las Indias de Law, que estableció allí lo que aspiraba a ser un monopolio, y no sólo para esclavos, pues esta compañía dejó de comerciar con ellos en 1748, sino también para resina. Los franceses tenían al servicio de estos intereses un puesto en Saint-Joseph, un fuerte de muros de barro seco que podía guardar a doscientos cincuenta esclavos en su *captiverie*. Esto fijaba un límite a la trata, pues no podía rebasarse esa cifra durante la estación seca; ampliar la prisión hubiese resultado demasiado costoso y era inconcebible no meter a los esclavos en una prisión. Los que llegaban en la «temporada alta» se enviaban río abajo a Saint-Louis, en cuyos sótanos podían amontonarse hasta mil. El doctor Carl Bernard Wadström, director de la Oficina de Pesas y Medidas sueca, que visitó África en los años noventa del XVIII «para hacer descubrimientos en botánica, mineralogía y otros departamentos de la ciencia», creía que todos los años se embarcaban río Senegal abajo cuando menos un millar de esclavos. Para entonces, varios tratantes independientes franceses se habían instalado de modo permanente en Saint-Louis. Uno de ellos era Paul Benis, un marinero analfabeto que aprendió el wolof y que se enriqueció. La firma Aubrey de la Fosse, de Nantes, tenía también un administrador permanente en Saint-Louis, con la misión de exportar anualmente trescientos esclavos.

El interior de esta región, Senegambia, fue relativamente estable durante casi todo el tiempo de la trata. La mayoría de sus habitantes hablaba el fulbe. Testigos ingleses ante la comisión investigadora de Londres, en 1788-1789, describieron el gobierno absoluto de esta zona como dominado por los mercaderes moros, que habitaban el desierto en el lado norte del río Senegal. Pero a finales del siglo XVIII parecía que llegaba a su fin la antigua estabilidad, pues eran frecuentes los combates entre las antiguas monarquías costeñas supervivientes y los musulmanes, que trataban de extender o consolidar su poder con el fin de evitar su propia esclavitud, pero sin oponerse en modo alguno a la esclavitud de los infieles.

Entre 1440 y 1780, pocos senegambios veían Europa o la cristiandad como una amenaza política, pues el peligro exterior, especialmente en la primera mitad del XVIII, venía de los marroquíes, con su poderoso ejército de esclavos y, después de 1750, de los bambara, un pueblo negro musulmán del Níger medio. El islam había tratado de penetrar ya siglos antes de la llegada de los portugueses, pues Senegambia era una región fronteriza, aunque, a diferencia de España antes de 1492, había gobernantes musulmanes que gobernaban pueblos tradicionales. Y en el centro de ciudades todavía fieles a antiguas deidades vivían poderosos mercaderes musulmanes.

Productos del nuevo continente americano, como cacahuetes, tabaco, yuca y, sobre todo, maíz, se habían cultivado desde el siglo XVI, pero la irregularidad de las lluvias había impedido que se hiciera a gran escala. Las distintas clases de mijo, por tanto, seguían siendo el alimento básico; se cultivaba también el algodón y abundaban el ganado, las ovejas y las cabras.

El comerciante de esclavos que siguiera la costa africana, divisaría, a unos ciento sesenta kilómetros más allá del estuario del Senegal y antes de alcanzar el río Gambia, una península de tierras altas que se elevaban gradualmente hasta dos colinas cónicas llamadas los Paps. Era el Cabo Verde, después del cual la costa se inclina lentamente hacia el sudeste. Al llegar allí, los portugueses creyeron que sería más fácil de lo que suponían su tan deseada circunnavegación del continente. Se equivocaron. El lugar era verde en la estación de las lluvias, pero el resto del año era amarillo y árido. En los primeros tiempos de la trata, este territorio, en el cual se levantó Dakar en el siglo XIX, fue una gran fuente de suministro de esclavos para los portugueses y también para los contrabandistas españoles.

En el archipiélago de Cabo Verde, la principal isla, Santiago, fue durante siglos un depósito de esclavos. Había también grandes depósitos naturales de sal, en la isla de la Sal, así como de orchilla, un liquen útil para el tinte. En el siglo XVI se cultivaron el índigo, la caña y el algodón, y se crió ganado. En los primeros tiempos, las islas se beneficiaron mucho del hecho de que la Corona portuguesa consideraba la costa frente a ellas una dependencia del archipiélago. En 1582 la población de las dos islas más importantes, Santiago y Fogo, ascendía a unos mil seiscientos europeos, cuatrocientos cautivos libertados y casi catorce mil esclavos. Pero en el siglo XVII las islas decayeron, como el resto de la región, principalmente porque siendo musulmanes los pueblos de la costa continental, los compradores portugueses y españoles de esclavos desconfiaban de ellos. Además, esos berberiscos, como llamaban a estos esclavos de Levante, no eran de tez muy oscura, y los plantadores españoles los preferían muy negros. Finalmente, por razones religiosas, se prohibió repetidamente la entrada de berberiscos en el imperio español.

Con todo, en el siglo XVIII hubo muchos años de nuevo éxito de la

trata desde las islas de Cabo Verde, especialmente después de la creación de las dos compañías portuguesas de monopolio, fundadas por recomendación del primer ministro Pombal; incluso tras el hundimiento de estas dos empresas, en los años noventa del siglo, probablemente se exportaban todos los años a Brasil unos dos mil doscientos esclavos, la mayoría procedente sin duda de muy arriba del río Senegal.

La amistad sin inhibiciones entre portugueses y negros, en los primeros tiempos de la trata, tuvo por resultado una población mulata, en Cabo Verde, donde seguía habiendo familias que se consideraban a sí mismas blancas, por más que pocos visitantes compartieran esta opinión. Las familias de la mayoría de los mulatos o morgados se habían liberado hacía tiempo del control portugués directo, aunque formalmente seguían siendo católicas y estaban bajo la dirección política del debilitado gobernador portugués, que ni siquiera cobraba sueldo por su cargo, pese a que se suponía que controlaba todas las posesiones lusas del norte del África occidental. Pero esta relativa independencia no condujo al éxito económico. A comienzos del siglo XVII, Praia, la principal ciudad de la isla Santiago, era, en opinión de su propio gobernador, «el osario y el estercolero» del imperio portugués, y en 1804, un tratante norteamericano no encontró allí «más que mendigos, desde el gobernador hasta el último negro».[2] El comercio con España en tintes y en esclavos era continuo, aunque lo prohibieran sucesivos decretos de Lisboa. Los comerciantes ilegales españoles eran populares porque ofrecían mejores mercancías que los portugueses.

Al sur de Cabo Verde se abría una bahía que Ca'da Mosto consideró hermosa, probablemente porque cuando la vio las palmas llegaban casi hasta la playa. Allí se encontraba Gorée, una isla alargada con dos fuertes, Fort Saint-Michel y Fort Vermandois (más tarde Saint-François), construidos sobre una sombría excrecencia basáltica; en el siglo XVIII era un depósito y factoría tan importante que dio nombre al principal muelle del nuevo puerto de Liverpool y a una parroquia pobre de Bristol, en Rhode Island, que fue durante un tiempo uno de los puestos de esclavos más prósperos de Estados Unidos. A partir del siglo XVII, los capitanes europeos de la trata apreciaban mucho Gorée, pues allí encontraban agua de buenas fuentes y comida para los esclavos, además de intérpretes y de información sobre las cotizaciones en los mercados, que les proporcionaban tratantes europeos o mulatos residentes en hermosas casas, rodeados de *signares* mulatas y de lindas muchachas negras. El doctor Wadström explicó que en 1788 uno de esos mulatos le dijo que los esclavos cautivos debajo en las *captiveries* de estas hermosas residencias eran unos mil doscientos, pero el sueco pensó que tenía «razones para creer que no son tantos».[3] Entre los residentes permanentes había algunos excéntricos, como el capellán padre Demanet, que en los años ochenta, so pretexto de fundar una hermandad del Sagrado Corazón, disponía de las más lindas mulatas de la región.

Protegido por la curva de la costa septentrional de Cabo Verde, resultaba fácil acercarse a Gorée, no había dificultades en la bocana, el clima era agradable y la estación lluviosa, corta. Abundaba el pescado en el cercano mar. La historia del lugar era similar a la de Arguin: primero lo ocuparon los portugueses, los holandeses lo conquistaron en 1617 y construyeron un fuerte, los portugueses lo recuperaron, tras asediarlo, para volver a perderlo frente a los holandeses, que lo fortificaron de nuevo en 1647; los ingleses lo capturaron en la primera guerra anglo-holandesa durante el reinado de Carlos II, los holandeses lo recuperaron, y luego lo tomó el mariscal d'Estrées con una expedición francesa, conservándolo, salvo por un breve período después de 1693, cuando los ingleses reaparecieron y durante unos pocos años durante la guerra de los Siete Años, en que ocurrió lo mismo, hasta que Gran Bretaña lo devolvió a Francia en 1763.

Los franceses hicieron de Gorée la factoría más espaciosa de cuantas construyeron los europeos en África occidental, descontando Elmina en la Costa de Oro. Había espacio para abrir las líneas de fortificación en zigzag recomendadas por los grandes arquitectos de fortalezas europeos, como Vauban. Fue el primer puerto de esclavos africano que empleó monedas en lugar de lingotes de hierro o conchas, en este caso el dólar de plata o la moneda holandesa de veintiocho *stuivers*. La empresa mercantil de David Gradis et fils, de Burdeos, estaba bien establecida en Gorée, igual que otras de la misma ciudad francesa.

El ancho río Gambia se hallaba a apenas ciento sesenta kilómetros al sur de Gorée. Para 1780 habían pasado por allí muchas generaciones del más diverso carácter. Estaba rodeado, como muchas otras corrientes de la región por manglares hasta el límite de las mareas. Disponía de una llanura aluvial mucho menor que el río Senegal, pero, de todos modos, sus aguas estaban influidas por las mareas hasta por lo menos doscientos cuarenta kilómetros río arriba, hasta las cataratas de Barkunda, de modo que la sal tenía un efecto perjudicial para la agricultura en las llanuras inundables del río bajo. Durante mucho tiempo se creyó que el río conducía a un Eldorado africano porque en la ciudad mercado de Cantor, a casi trescientos veinte kilómetros tierra adentro, los mercaderes mandingas cambiaban oro, que procedía de más adentro todavía, de Bambuk, pero estas fantasías se demostraron erróneas. Después de 1586 no parece que ningún barco portugués navegara hasta Cantor, de modo que la venta de oro quedó en las capaces manos de los intermediarios bereberes, que decidían si era preferible vender a los europeos de la costa o a los mercaderes del Magreb.

En 1780 la parte baja del río estaba en poder de los colonos afroportugueses, los *lançados* como se les llamó en el siglo XV, algunos de los cuales eran originarios de Cabo Verde. En el siglo XVIII, estos aventureros todavía ocupaban varias ciudades del río Gambia, como Tankula y Sika, que servían de cuartel general de un comercio de amplio alcance, sobre todo de esclavos. Tierra adentro, el punto más ale-

jado donde se hallaban establecidos era Cantor. Jean Barbot describió una comida fastuosa pero primitiva que le ofreció en 1680 uno de esos tratantes, la *senhora* Catarina. El momento culminante de su comercio tuvo lugar en la tercera década del XVIII, pero luego la parte central del río cayó bajo control de los mercaderes mandinga, que dejaron impresionados a los primeros exploradores portugueses por su inteligencia y su energía; en la misma época, la parte superior del río estaba bajo dominio de los santones mercaderes ambulantes musulmanes conocidos como morabitos y que en el inglés de la época llamaban *marybuckes*.

En 1651, unos alemanes del Báltico, enviados por Jaime, duque de Curlandia, compraron al jefe ñomi local la isla de Saint Andrew, antes deshabitada y a la que no se prestaba mucha atención, en la desembocadura del Gambia. Estos representantes de la antigua Liga Hanseática pensaron que la posesión de esta isla les daría el control del río y les permitiría hacer pagar peaje a cuantos europeos y africanos quisieran navegar por él. Se construyó un fuerte con piedra arenisca local, se nombró un pastor luterano y se colocaron cañones que dominaban los canales hacia el norte y hacia el sur. El plan, como ya se indicó en el capítulo doce, consistía en vender esclavos a la colonia del duque en Tobago, empresa que no prosperó.

En 1658 los holandeses compraron esta isla al duque y el gobernador báltico se marchó a Jamaica «con sus bienes y esclavos», pero en 1661 los ingleses tomaron la isla, a la que dieron el nuevo nombre de Fort James, en honor del duque de York, futuro Jaime II, a la sazón almirante mayor. Desde entonces, la desembocadura del río quedó bajo dominio británico, aunque los franceses capturaron la isla tres veces, la devastaron y la abandonaron, pues no querían ocuparla en permanencia. Un pirata galés la capturó en 1715 y comerció mucho desde ella; más tarde la RAC reforzó considerablemente el fuerte.

En 1779 los ingleses la perdieron en beneficio de los franceses, que no la utilizaron y la dejaron sin ocupar al llegar la paz de 1783. Los británicos reanudaron, pues, su control y la Compañía de Mercaderes Comerciantes con África nombró un gobernador, subordinado al de Cape Coast. Los ingleses habían fundado dos factorías muy río arriba, en Joar y Cattajar, y los franceses, decididos a mantener cierta presencia, tenían una factoría en la ciudad mandinga de Albreda, fundada en 1681 en el estuario, que fue un motivo constante de fastidio para los ingleses, pues se quedaba con no poco del comercio del río.

La región, conocida por Senegambia, que incluía lo que ahora son Guinea-Bissau y Guinea, así como Gambia y Senegal, exportó en el siglo XVIII unos sesenta mil esclavos, transportados en unos trescientos cuarenta buques, de modo que iban como promedio ciento setenta y seis esclavos por navío y unos seiscientos al año. Probablemente esto era algo menos que las exportaciones de finales del siglo XVI.

Más abajo en la costa occidental africana había una serie de ríos, el Casamance, el Cacheu y el Gebo, que los portugueses utilizaron

mucho a partir del siglo XV. En casi cada estuario había un mercado de esclavos, a veces en contacto directo con Cabo Verde, a veces como una especie de centro de contratación para las factorías mayores, como los de los ríos Cacheu y Gebo, cuyos estuarios estaban protegidos de las incursiones por las islas Bissagos. Esta región siguió siendo portuguesa durante toda la trata atlántica aunque muchos capitanes españoles se acercaban a ella para comprar ilegalmente esclavos, cosa que también hacían los franceses a finales del XVII. Un siglo más tarde podían verse dos fuertes o *praças* casi en ruinas, uno construido en 1591 en Cacheu, por los *lançados* y que al cabo de tres siglos disponía sólo de una empalizada de madera defendida por rufianes, y otro en el estuario del Bissau, en la boca del río llamado ahora Corubal, fundada en 1587, que había sido restaurada y reforzada en 1641 y luego en 1776 por la Compañía del Maranhão a costa de muchas vidas y de la enemistad del pueblo pepel, que habitaba la región. En su buena época, Cacheu era el centro del comercio hispano-portugués de esclavos y contaba con una población de unos quinientos europeos y mil negros en distintos grados de libertad. Dependían de esta plaza varias guarniciones o presidios, en la mayoría de las cuales vivían condenados de Portugal o *lançados* y gentes procedentes de Cabo Verde. Fue durante un tiempo, en el XVII, un astillero importante, pues de la madera de un árbol local, el cabopa, se decía que resistía la tiñuela, y hasta el despreciado mangle proporcionaba una fibra que podía usarse para calafatear. Cuando Barbot visitó este río en 1680, lo encontró más saludable que el Gambia y vio unas cuatrocientas chozas o casas, «la mayoría de tablas, al estilo portugués», así como cuatro iglesias católicas.

Cuando los portugueses comenzaron a comerciar con esclavos en el río Cacheu, en el siglo XV, la mezcla de pueblos en la región (balantas, pepel, djolas, casangas, banhuns), unos musulmanes y otros no, hacía de la región un paraíso para los tratantes, pues eran frecuentes las guerras y resultaba fácil estimularlas. A finales del XVIII y mediados del XIX todavía se traficaba allí con esclavos.

A diferencia de Cacheu, que siempre fue portugués, Bissau cayó cada vez más bajo la influencia francesa, en el siglo XVIII, pero en 1755 la nueva compañía portuguesa fundada para desarrollar el norte de Brasil, la Compañía de Grão-Pará y Maranhão, volvió a exportar esclavos a gran escala desde allí; como disponía de recursos considerables, podía permitirse construir a lo grande y Bissau gozó de un momento de prosperidad que continuó incluso después de que la compañía monopolista perdiera su licencia en 1778, tras llevarse a veintiocho mil esclavos de las dos cuencas, en algo más de veinte años.

Las islas Bissagos, frente a la costa, habían sido siempre una buena fuente de esclavos, pues sus habitantes, de espíritu muy guerrero, poseían una larga experiencia en incursiones por tierra firme, a la que llegaban en grupos de veinticuatro hombres en canoas de madera de ceiba o almadías de siete metros de largo. Al cabo de un tiempo, sin embargo, los pueblos a los que estos isleños acostumbraban a

atacar, como los beafadas y los pepel, aprendieron a comerciar por su cuenta con esclavos; los beafadas alcanzaron tal reputación, que sus vecinos les acusaban de haber inventado la trata.

En el siglo XVIII, en las islas Bissagos dominaban ya los mulatos o los ochavones, que tenían habitualmente una abundante reserva de esclavos, prontos para la venta cuando acostaba un buque negrero. Dado que la demanda europea de la época era sobre todo de hombres, y dado que los isleños retenían indiferentemente a hombres y mujeres, en la isla había una fuerte mayoría femenina, como si por fin allí se hubiese materializado la mítica isla de las Amazonas, que tanto buscaban los primeros conquistadores españoles. De hecho, gran parte de la trata de la isla la efectuaban mujeres.

Los ríos Pongo y Núñez, los llamados «ríos del sur», entre Bissau y lo que luego fue Sierra Leona, en el actual Estado de Guinea, fueron también puntos importantes de la trata, desde el siglo XV al XVIII. Acaso salieron del Núñez la décima parte del total de las exportaciones de esclavos africanos; el mejor año fue, al parecer, el de 1760, cuando se consolidó el Estado teocrático islámico de Futa Jallon, en las montañas de tierra adentro, lo cual envió a millares de fugitivos hacia la costa. De todos modos, la zona había sido siempre un territorio importante de la trata. En ella se dio antaño el caso excepcional de un gobernante africano que intentó impedir, o al menos resistir, la trata, pero la alianza de algunas aldeas, formada por este personaje, Tomba, del pueblo baga, fracasó y a él mismo lo hicieron esclavo. De él hablaremos en los capítulos veinte y veintiuno.

En el siglo XVIII diversas compañías o individuos europeos eran dueños de islas de la desembocadura de uno u otro de los ríos citados. Por ejemplo, en 1754, Miles Barber, de Londres, compró una de las islas Los (o Ídolos), próxima a la tierra firme de lo que ahora es Conakry, plantó arroz y construyó una factoría, con dos *captiveries* en la costa este; el agua era buena y abundaba la pesca; Barber poseía otras once factorías en la costa occidental de África, y probablemente vendía unos seis mil esclavos al año al Nuevo Mundo, en la novena década del siglo, cuatro mil de ellos de las islas Los, además de cera, marfil y madera de tinte. Durante la guerra de la independencia norteamericana, su empresa fue saqueada por los americanos pero después de ella volvió a vender esclavos, especialmente a un capitán francés, Rousseau, que actuaba por cuenta de la Compañía del Senegal; tres mil salieron anualmente de Los a las Indias occidentales francesas, en el decenio indicado. A finales del XVIII, cuando empezaron a llegar a África buques norteamericanos, la factoría de Barber era una de sus escalas favoritas.

Algo al sur de las islas Los desembocaba el río Bereira, donde alrededor de 1780, se había instalado una notable mujer, Betsy Heard, hija de un hombre de negocios nacido en Liverpool que se había trasladado a las islas Los a mediados del siglo y que tuvo a Betsy de una africana hija de esclavos; tras una educación convencional británica en Liverpool, Betsy regresó a Bereira, donde fue la reina de facto del

río hasta finales del siglo. Su éxito como tratante se debió a la *jihad* islámica de Futa Jallon. Un pueblo islámico, los morianos, tomó Bereira, e intentó obligar a la población a convertirse al islam, lo cual no afectó al éxito comercial de Betsy, pues, a fin de cuentas, los musulmanes nunca rechazaban un buen negocio, y a diez años de terminar el siglo se la conocía como una de las figuras de más éxito de la trata. Al sur y cerca de su factoría corría el río Scarcies, donde un pueblo de habla mande, los susu, que había huido del Níger superior en la Edad Media, instaló una serie de mercados, especialmente para el comercio nigeriano de la sal, pero sin desdeñar la trata de esclavos.

Otro ejemplo de una explotación privada en una isla de esa región fue la de Bence, una de las varias islas del estuario del río Sierra Leona, posesión inglesa durante varias generaciones. La mayoría de esas islas estuvieron, durante años, infestadas de piratas, pero a partir de 1670 Bence fue el cuartel general local de la RAC. En 1728, los africanos, al mando de un lusosenegambio, destruyeron sus edificios y el lugar cayó en manos de negreros de Londres. Uno de ellos, George Fryer, vendió la isla en 1748 al conglomerado formado por sir Alexander Grant, Augustus y John Boyd, padre e hijo, y Richard Oswald, todos los cuales, como se ha visto, eran mercaderes escoceses muy activos establecidos en Londres, junto con John Mill y John Sargent, londinenses ambos; este último era uno de los compradores de mercancías de las Indias orientales más importantes de la ciudad y, por tanto, uno de los que más abastecía a los tratantes de esclavos de cargamentos para su intercambio.

La fortificación de la isla de Bence era de forma rectangular, con todos los cañones apuntando al mar; los tratantes ingleses confiaban para su seguridad en «un buen entendimiento con los indígenas». Grant y Oswald dieron a la isla un lujoso edificio central, con una «galería muy fresca y conveniente», y hasta abrieron un campo de golf —servido por *caddies* africanos vestidos con *kilts* tejidos especialmente en Glasgow—, donde los capitanes de la trata podían entretener la espera con una versión poco usual de su juego nacional. Unos treinta o cuarenta escribientes blancos y sus ayudantes, la mayoría escoceses y algunos de ellos parientes de los dueños, administraban Bence bajo la dirección de otro escocés, James Aird. En 1779 los franceses capturaron fácilmente la isla y la redujeron a un «montón de ruinas», pero la devolvieron con la Paz de París. Uno de los negociadores británicos de aquélla fue Richard Oswald, aunque, según parece, para entonces ya no se interesaba por la trata. Tras la muerte de Oswald, en 1784, sus sobrinos, Alexander y John Anderson, de Philipot Lane, en Londres, dirigieron la isla hasta comienzos del siglo XIX, vendiendo esclavos a gran escala por lo menos hasta 1800, especialmente a compradores daneses, que eran los más frecuentes en ese momento de la historia de la isla.

A partir de 1760, la isla de Bence fue un lugar de encuentro de la trata. A los cautivos se les compraba sin dificultad en los reinos africanos, la mayoría desde algunos kilómetros río arriba del Sierra Leo-

na, y los retenían durante un tiempo en las factorías exteriores de las islas Banana, en las islas Los y cerca del río Sherbro, lugares donde se habían establecido los intermediarios europeos o mulatos, descendientes unos de los *lançados* portugueses y otros una versión inglesa de los mismos. Ahí estaban James Cleveland, instalado en las Banana, y Harrison, y Matthew que, como Miles Barber, residían en las Los. Cleveland gobernaba con mano dura su pequeño reino, a finales del XVIII, rodeado de africanos aterrorizados por la perspectiva de ser encarcelados si no pagaban sus deudas y ser vendidos como esclavos.

Estos intermediarios reunían de antemano a los esclavos y así ofrecían a los capitanes la ventaja de poder comprarlos rápidamente, con lo que se reducía el tiempo que debían pasar en África. Mercaderes franceses de Honfleur, Le Havre y Rotterdam frecuentaban Bence, pero los principales clientes eran los propietarios que enviaban sus propios buques desde Londres para recoger cada uno alrededor de cuatrocientos esclavos, y mandarlos a Norteamérica, Grenada, Saint Christofer o Jamaica, donde varios de ellos poseían plantaciones. La Florida fue otro mercado una vez los ingleses la ocuparon en 1763.

En una ocasión hubo aquí una feroz rebelión: «Armados solamente con las cadenas y grilletes, los esclavos encerrados atacaron al guardia de las llaves, en el momento en que los iba a meter en su calabozo, tras unas horas de tomar el sol. Pero esto les hizo objeto del fuego de los mosquetes... que probablemente nunca habían oído ni visto... y así se realizó su único deseo, un alivio de su desesperación gracias a la mano de la muerte...»[4]

Se construyó un fuerte en la isla más cercana pero cenagosa de York, desde antes llena de mulatos de origen inglés. Una nota de 1684 a la RAC informaba que «cada hombre tiene su puta», y el prusiano Otto von der Grüben reconocía pudorosamente que la mayoría de los funcionarios, incluyendo al gobernador, tenía «concubinas» que les daban hijos.[5]

La densa selva de la costa de Guinea empezaba cerca de lo que es ahora Conakry. Al sur se hallaba el estuario del río Sierra Leona, llamado así por los portugueses debido al perfil de león que tenían las montañas del fondo. Este estuario, a pesar de algunas traicioneras rocas en la bocana, ofrecía el mejor puerto en esta costa de fuerte oleaje. Por esto fue desde comienzos del siglo XVI uno de los principales puertos de escala para los buques con rumbo a la costa más al sur de Guinea y hasta a la India. Por esta misma razón se había convertido en uno de los cuarteles generales de los *lançados*, que en sus canoas buscaban en bahías y ríos cercanos a indígenas a los que capturar y ofrecer en el estuario del Sierra Leona. A veces, las demandas de la trata obligaban a largos viajes hacia el interior. En un cabo al sur del estuario, el Tagrin, fue donde John Hawkins compró sus esclavos en 1564. En esta región los principales pueblos africanos eran los bulom, los temne y los limba, en la costa, y en el interior los susu, los fula (fulani, fulbe, peul) y los loko. Cada uno era independiente y en el siglo XVIII para todos el arroz constituía el alimento base. Vendían

a los europeos algo de oro y mucho marfil. La RAC tuvo en esta zona una factoría, hasta que fue ocupada en 1728 por los hombres que capitaneaba un poderoso tratante mulato, José Lopes de Moura, del que se decía que era nieto de un rey mane y que en el XVIII dominaba la trata en la región del Sierra Leona. Después, ya no se estableció ninguna factoría europea permanente. Cuando las ciudades de Futa Jallon, donde nace el Sierra Leona, fueron convertidas por la fuerza al islam, varios de los pueblos costeños se adaptaron y entonces mercaderes musulmanes se establecieron en la mayoría de los puertos de la zona. Vendían como esclavo a cualquiera que les debiera algo y no les pagara. Gracias a esto, el capitán Nye pudo informar a la RAC en 1751 de que había un «comercio prodigioso» de esclavos, especialmente en la isla George.

Al sur corre el río Sherbro, con orillas pantanosas y, por esto, difíciles para los viajeros. No resulta, pues, sorprendente que hubiese muchas pequeñas monarquías del pueblo sherbro (o bulom) cerca de la costa, y del pueblo mende en el interior. Ya en 1620 los ingleses se establecieron en esta región, aunque la empresa de Wood & Co., la primera que se interesó por ella, no buscaba esclavos sino la dura madera roja para la ebanistería. En el XVIII había ya muchas familias medio africanas y medio inglesas, y en 1700 se comerciaba mucho con esclavos en la bocana del río, cerca del cabo Monte. Los primeros colonos ingleses habían construido un pequeño fuerte, con muros de tierra y una casa de piedra en el interior, pero en 1726 estaba en ruinas. Los ayudaban intermediarios mulatos, de la familia Caulker, descendientes de Thomas Corker de Falmouth, último factor de la RAC en la costa, que se había casado con una dama de la familia Ya Kumba, famosa en la región, la *senhora* Doll, a la que los capitanes que recibía en su casa se dirigían como «duquesa de Sherbro». Ella y sus descendientes formaron un pequeño ejército de negros libres, con el cual ejercían el control sobre un amplio territorio a orillas del río; mantenían esclavos durante largos períodos en campamentos, hasta que hacían una venta ventajosa. Ahí estaba el «Liverpool negro» (aunque había otro lugar con el mismo nombre, al norte, cerca del río Pongo) donde John Newton se negó una vez a comprar una esclava negra porque tenía «pechos caídos». A mediados del siglo XVIII, Nics o Nicholas Owen, de Irlanda, se instaló como intermediario a orillas del Sherbro, vendiendo esclavos desde un gran buque, y tratando con ello de recobrar la fortuna de su arruinada familia. Más tarde, dominó la región Henry Tucker, el descendiente de un John Tucker que en el XVI trabajó para los aventureros de Gambia; Tucker era un formidable intermediario, con sus siete esposas, sus criados, su plata, sus riquezas y su plantación, cuyo producto vendía a los capitanes de la trata. Más tarde todavía, en una de las islas Plantain, en la desembocadura del Sherbro, la malévola señora Clow, esposa africana de un inglés, trató muy mal a John Newton mientras su marido estaba lejos comprando esclavos.

En 1785 el gobierno británico quiso aligerar sus prisiones, que es-

taban abarrotadas, enviando a condenados a Sierra Leona. Edmund Burke, el gran orador parlamentario, salvó a los presos de este destino al manifestarse con pasión en contra de mandarlos a lo que veía como una muerte segura en África. Entonces se escogió como alternativa el lugar, al parecer más salubre, de Botany Bay, en Australia.

El río al sur del Sierra Leona es el Gallinas, que en los siglos XVII y parte del XVIII no fue importante en la trata, pero que a finales del XVIII era ya centro de operaciones de algunos famosos tratantes portugueses. Había varios pueblos a orillas del río cuyo único comercio era el de la venta de esclavos, que se amontonaban en barracones, hasta quinientos o seiscientos a la vez, mientras se esperaba que hubiese compradores europeos.

Todavía más al sur, en el cabo Monte, se había construido a comienzos del XVII un fuerte holandés para proteger las plantaciones experimentales allí existentes. Pero los africanos del lugar las destruyeron, y ni allí ni en el cercano Junko había esclavos; los buques hacían escala sólo para comprar los alimentos indispensables. Y esto pese a que se hubiese podido reanudar la trata, pues entre Sestre (Cestos) y Junko, el pequeño puerto de Sanguin había sido un viejo mercado de esclavos; a finales del XV, los portugueses cambiaban en Sestre un esclavo por dos bacías, precio que en 1500 había subido a cinco bacías.

Esta zona, hasta el cabo Palmas, se conocía como la Costa de la Pimienta o de los Cereales, porque el grano de pimienta o grano del paraíso o la malagueta se cultivaba allí. En el siglo XVI era un producto muy codiciado, pero hacia 1780 casi se había desvanecido el interés por él. En esa zona podían obtenerse habitualmente unos cuantos esclavos, especialmente capturándolos, pues sus habitantes no querían saber nada de la trata y atacaban a los europeos. De todos modos, la población era escasa en aquellas costas con densos bosques. Otro obstáculo al comercio, de cualquier clase que fuese, era la ausencia de puertos; la costa era de fuerte oleaje y una poderosa corriente del este hacía difícil abordar tierra. En el siglo XVI, el territorio había sido lugar favorito de los comerciantes franceses de pimienta, antes de que comenzaran a comerciar con esclavos.

La siguiente costa era la llamada Costa de Marfil, entre el cabo Palmas y el cabo Tres Puntas. Recibió su nombre, que todavía hoy conserva, por la cantidad de colmillos de elefante que podían obtenerse allí en el siglo XVI. El cabo Palmas, donde la costa se inclina hacia el este hasta llegar a la ensenada de Biafra, era territorio de los kroomen, dotados para el aprendizaje de lenguas y buenos marineros. Los capitanes europeos a menudo los contrataban para sus barcas o como intérpretes. Había varias albuferas cerca de la ciudad que los franceses llamaban Cap Lahou o, antes, Cap de la Hou, y, después de 1787, Grand Lahou, para distinguirla de Moyen Lahou y Petit Lahou. Eran una buena fuente de esclavos, en los siglos XVIII y comienzos del XIX, aunque en el XVIII se concedía más importancia al comercio del marfil, pues se le consideraba «el mejor del mundo».

El pueblo del lugar, los avikam, vendía muchos esclavos, desde los que ya lo eran en la sociedad avikam hasta los que procedían de tierra muy adentro y a los que habían comprado con sal o con mercancías europeas. Ya fuera mediante la compra o el robo, procuraban obtener tantas mujeres esclavas como podían, para que parieran y así pudieran vender los hijos. Parece que ésta fue la única zona de África donde se siguió de modo coherente este sistema. La Costa de Marfil produjo unos tres mil quinientos esclavos al año, a mediados del siglo XVIII, y los mayores embarques se hacían en Drouin, Saint-André y Cavailly.

En el fuerte holandés de Axim, a unos cincuenta kilómetros al sur del cabo Tres Puntas, los holandeses poseían plantaciones de algodón, como las tenían también en Shama, un poco más lejos. Durante un tiempo hubo plantaciones de caña en Butre, con cuyo producto elaboraban ron.

La Costa de Oro, la moderna Ghana, se hallaba entre el cabo Tres Puntas y el río Volta. La costa, que se inclinaba suavemente en dirección este-nordeste hasta la moderna ciudad de Accra, era montañosa, con lomas rocosas cerca de la costa. Tierra adentro se alzaban altas montañas que podían divisarse desde el mar. En el siglo XVIII había en la Costa de Oro un centenar de factorías y fuertes europeos de distintas dimensiones y pretensiones, de los cuales los más importantes eran los holandeses. Esto se debía, posiblemente, a que en esta zona no había selvas densas, que sólo volvían a empezar más allá del Volta, cerca de Allada. Durante la mayor parte de la época de la trata, hubo en esta región una docena de pequeños reinos cuyas capitales estaban algo tierra adentro, y que dominaban un territorio que los europeos no se atrevieron a explorar mucho. Los reyes, sin embargo, habían concluido algunos acuerdos, de modo que a finales del siglo XVIII la mayor parte de la costa se hallaba repartida entre los ingleses, los holandeses y los daneses. Los portugueses habían perdido sus negocios en esta zona y los franceses nunca lograron establecer los suyos, aunque lo intentaron en el oeste, en Assini. Los esclavos exportados eran producto de las numerosas pequeñas guerras entre los reinos costeros, que probablemente no se emprendían para obtenerlos.

Estos fuertes europeos estaban construidos con barro seco y ladrillos, estos últimos traídos en gran cantidad como lastre de los barcos de la trata. Sólo los portugueses aportaron piedra, para Elmina, en 1481. La mayor parte de estos fuertes se levantaron por acuerdo con los reyes locales, como arriendos perpetuos contra el pago de un alquiler anual, aunque a veces los vendieron a los europeos, si bien en algunos casos éstos simplemente impusieron su presencia. Es conocida la renuencia del gobernante africano Caramança, cerca de lo que luego fue Elmina, a hacer un contrato con el rey de Portugal, y otros probablemente la compartían, aunque no las registrara el gran cronista portugués Barros. Según éste, Caramança pidió a los portugueses que se marcharan y que siguieran comerciando como era su

costumbre, pues, decía, «los amigos que se reúnen sólo de vez en cuando resultan mejores amigos que si son vecinos, dada la naturaleza del corazón humano».

Las compañías buscaban el monopolio del comercio local, a cambio del cual garantizaban la defensa de la ciudad africana contra cualquier ataque. Los acuerdos a menudo irritaban a los africanos, pero los aceptaban como precio por poder comerciar y recibir las mercancías europeas que codiciaban. A veces, ante la amenaza de ataque de un imperio del interior, como el de los ashanti, esta garantía podía ser útil. La posesión europea de esos lugares no significaba que fuesen los dueños del país, pues lo africanos controlaban las comunicaciones de las guarniciones al ocupar el territorio que las rodeaba, y sólo ellos conocían los caminos de las selvas tropicales hacia los mercados del norte, que los europeos nunca se atrevieron a recorrer debido a la amenaza de la enfermedad del sueño, que se contraía fácilmente en la selva.

En esos fuertes, la vida social era brutal pero melancólica, caracterizada por el exceso de alcohol, las campanadas señalando los períodos de comercio y de cambio de guardia, la ignorancia de la situación local, el trabajo esclavo y el miedo a la muerte. El aceite de palma y el vino de palma, el ron, el brandy y la ginebra apaciguaban muchas inquietudes. Desde luego, había momentos de dicha, como cuando, al regresar a su patria el primer gobernador holandés de Elmina, en 1645, ofreció una fiesta en los jardines del fuerte e invitó a los africanos principales de la ciudad, a algunos capitanes y a sus propios funcionarios, que consumieron «diez barriles y algunas botellas de vino, un barril de brandy y tres vacas... y al anochecer estaban alegres y cada uno se fue muy satisfecho a su casa». Estaban también las prostitutas, pues todos los pueblos, desde la Costa de Marfil a Allada, tenían «tres o cuatro burdeles», según observó el geógrafo holandés Olfert Dapper.[6]

Hasta finales del siglo XVII se enviaron pocos esclavos desde la Costa de Oro, pues allí los mercaderes europeos buscaban oro y marfil. Hasta 1700, el comercio de esclavos de Elmina siguió siendo de importación y no de exportación. Entre 1480 y 1550 llegaron allí, en buques portugueses, unos treinta mil esclavos, procedentes sobre todo de Santo Tomé o de alguno de los cinco ríos de esclavos de la ensenada de Benin. A algunos se les ponía a buscar oro en los ríos de la selva, detrás de Elmina, y a otros sus amos africanos los trataban como una pieza cualquiera de mercancía, y los vendían a los siempre codiciosos mercados del norte. Pudo haber esclavos que llegaran al Mediterráneo después de iniciar su vida de esclavitud en Santo Tomé bajo los auspicios de Portugal.

Pero hacia 1700 esta trata concreta estaba en decadencia. Alrededor de 1740, los esclavos de la Costa de Oro destinados a las Américas habían sustituido al oro y al marfil como principales productos de exportación.

El fuerte mayor seguía siendo el de Elmina, que los holandeses

arrebataron a los portugueses en 1637. Era la sede africana de la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales, donde vivía el director para África de la compañía, rodeado de unos cuatrocientos funcionarios, soldados, marineros y artesanos, la mayoría de los cuales comía alimentos salados, sufría de paludismo y del «gusano de la penitencia», y a quienes servían unos trescientos esclavos del fuerte. A diferencia de la costa superior de Guinea, la región de Elmina había estado relativamente libre, en tiempos de los portugueses, de *lançados*, los intermediarios mestizos que penetraban en el interior. El mejor historiador portugués de las relaciones raciales escribió que «las negras de Mina preñadas por hombres blancos parece que recurrían al aborto o al infanticidio, y los mulatos eran mucho menos numerosos que en la Guinea superior».[7] Pero en 1700 había en Elmina una ciudad, a la sombra del fuerte, en la que vivían unos mil africanos.

Los diseños originales del castillo, obra de Diogo da Azambuja, en el siglo XV, se habían modificado con añadiduras realizadas por los portugueses y los holandeses. El fuerte de Elmina, según Jean Barbot, era «famoso con justicia por su belleza y fuerza, sin igual en toda la costa de Guinea. Es cuadrado, con muros muy altos de una piedra de color marrón oscuro, tan firmes que puede decirse que son a prueba de cañón».[8] A finales del XVII servían allí un centenar de soldados blancos, muchos de ellos alemanes, junto con un centenar de soldados negros. La gran cisterna detrás del fuerte, construida por Azambuja, seguía suministrando agua a todos los capitanes que la necesitaban, pero Elmina no era ya la gran factoría que había sido un siglo antes, cuando tantos mercaderes africanos se reunían allí para comprar las nuevas mercancías que los portugueses traían en sus buques, entre ellas esclavos de la isla de Santo Tomé. Ni los portugueses ni los holandeses habían podido utilizar el fuerte, por imponente que apareciera, con el fin de dominar los alrededores, y el poder del gobernador apenas si rebasaba los límites de la ciudad. A partir de 1660, como ya se indicó, los capitanes brasileños, que llevaban directamente de Bahía el codiciado tabaco empapado en melaza a su propia costa favorita de Dahomey y Ouidah, debían cumplir con la cláusula de un tratado que les obligaba a dejar el diez por ciento de su cargamento, incluyendo esclavos, a los holandeses de Elmina.

Detrás de Elmina estaba el reino de los ashanti, formado a finales del XVII en torno a un mercado, Kumasi, a unos ciento noventa kilómetros tierra adentro, en un emplazamiento ideal entre la costa y las rutas comerciales hacia el interior. Los ashanti, como los fanti de la costa, descendían de un pueblo llamado akan. Durante mucho tiempo, los holandeses habían tratado con los anteriores soberanos de los ashanti, los denkyera, a los que ayudaron. Pero hacia 1701 se percataron de que ahora la ventaja militar estaba del lado de los ashanti, que en su capital de Kumasi habían aprendido a usar los fusiles, y en consecuencia los holandeses empezaron a intentar atraérselos, enviando aquel mismo año un emisario a su monarca, el *asantahene*.

Un representante holandés residió en territorio ashanti durante la mayor parte del siglo XVIII, y un representante ashanti se instaló en Elmina para hacer de intermediario de todo el comercio local, del cual recibía un tributo.

En el siglo XVIII los reyes ashanti proporcionaban gran parte de la exportación europea de esclavos desde Elmina, con seguridad más de mil esclavos al año en el decenio de 1770. Los holandeses de Elmina eran todavía los mejores amigos de los asantahene, uno de los cuales envió a catorce de sus hijos para que se educaran en Holanda. Los ashanti, como los holandeses, se esforzaban en mantener abiertos los caminos a través de la selva desde su capital a Elmina y a otro fuerte holandés, Axim, porque a lo largo del mismo había muchos filones de oro y porque el «gran camino» hacia Elmina era la mejor línea de comunicación terrestre de todo el África occidental. Por ella viajaban también esclavos y tratantes, así como los recaudadores ashanti del *kostgeld* que los holandeses pagaban a uno u otro de los potentados locales ya desde 1642 y al asantahene desde 1744.

A finales del XVIII, los más eficaces comerciantes de aquellos territorios eran los *tapoeijers* o mulatos afroholandeses. La Compañía Holandesa de las Indias Occidentales había permitido desde mediados de siglo que sus funcionarios comerciaran por su cuenta, y poco a poco empleó a los *tapoeijers* para que buscaran esclavos para ella. Después de 1792 se les permitió la trata por su cuenta, y dos de ellos, Jacob Ruhle y Jan Niezer, fueron, por breve tiempo, los hombres más poderosos y ricos de la costa; el segundo fue incluso el agente de los ashanti en Elmina; su padre, Johann Michael Niezer, de Würzburg, había llegado a la Costa de Oro como médico de la Compañía Holandesa y su hijo trabajó, de muchacho, con un conocido mercader de Vlissingen, un tal Looyssen, con quien cambiaba manufacturas por esclavos, y luego comenzó a vender esclavos en las Américas; su primer buque llevó un cargamento de ciento veinticinco esclavos a Demerara, en 1793. Jan Niezer y su esposa, Aba, del pueblo ga, vivían en una gran mansión a la que llamó Armonía.

El mayor fuerte inglés era el de cabo Corso (Short Cape, corrompido en Cape Coast), fundado en 1655 por los suecos al mando de Henrick Carloff; se le consideraba el mejor desembarcadero de toda la costa, pues en ninguna otra parte podían los barcos acercarse tanto a la orilla. Tras cambiar a menudo de manos y de pertenecer durante breves períodos a los holandeses y a los daneses, en 1664 lo capturaron finalmente los ingleses, que lo ampliaron.

La nueva fortificación consistía en defensas exteriores, plataformas y bastiones, con viviendas para el gobernador, el director general, los factores, empleados y artesanos, así como para los soldados. Había almacenes, depósitos, graneros, cuartos de guardia y dos grandes cisternas, construidas con ladrillo inglés y mortero local. Los almacenes de esclavos podían contener de mil a mil quinientas personas: «Mantener a los esclavos en sótanos es una buena medida de seguridad contra cualquier insurrección», escribió Jean Barbot.[9] Había

también bodegas para ron y talleres para herreros, armeros y carpinteros. Setenta y seis cañones guardaban el fuerte, a finales del XVIII, y en la armería podían hallarse una buena cantidad de armas cortas, uniformes de soldado, pistolas de bucanero, trabucos, pistolas, cajas de munición, espadas y alfanjes. El castillo tenía huertos donde crecían plátanos, piñas, maíz, coliflores, boniatos y coles, y también tenía estanques de agua fresca. Había agradables paseos bordeados de naranjos, limeros y cocoteros. Y no faltaba, desde luego, una capilla.

Sin embargo, los ingleses parecieron durante años los parientes pobres entre los europeos, pues tenían pocos hombres, sus fuertes eran toscos y no disponían de muchas mercancías. La subvención del gobierno, pagada a la Compañía de Mercaderes Comerciantes con África a partir de 1750 para que mantuviera los fuertes ingleses, era insuficiente. Los visitantes europeos a Elmina no podían dejar de fijarse en la grandeza con que vivía el gobernador holandés y compararla con la vida en el cuartel general inglés.

La RAC tenía un factor jefe; el más inteligente fue sir Dalby Thomas, que había deseado establecer una colonia real en Cape Coast, y el más interesante fue el seductor Nicholas Buckeridge, amante de la corpulenta reina del cercano reino de Winneba. A partir de 1750, la Compañía de Mercaderes llamó gobernador al comandante de Cape Coast, cargo en que se sucedieron varias personas con experiencia: Thomas Melvill el primero, David Mill el más rico, y Richard Miles el más enérgico. A finales del XVIII el gobernador tenía el curioso nombre de General Morgue, cuya correspondencia sobre la trata con los Grafton, de Salem, en Massachusetts, llena muchas páginas del libro de cartas de esta firma.

Los ingleses construyeron un nuevo y amplio fuerte en la década de los cincuenta, en Anamabo, a treinta kilómetros al este de Cape Coast. En él, caso único, había un calabozo con celdas para los esclavos que esperaban su traslado a ultramar, y que, con ser sombría, tenía el mérito de mantener una temperatura constante.

El principal fuerte danés a finales del siglo XVIII era Christiansborg, en Accra, con una guarnición de unos treinta y cinco oficiales, algunos de ellos alemanes. Los daneses compraron el lugar en 1661 al principal rey local, por el equivalente en mercancía de un centenar de onzas de oro; de este fuerte dependían nueve factorías subordinadas en el este. El arquitecto Christian Cornellsøn diseñó el mejor fuerte que podía hallarse en toda el África europea. Pero «había un horrible puerto» para desembarcar y los buques debían anclar lejos de la costa, al este, y aun allí tenían que levantar las anclas todos los días pues el fondo marino estaba sembrado de afiladas rocas. Durante un tiempo, a finales del XVII, la fortaleza estuvo en manos portuguesas, pero en la generación siguiente ya era firmemente danesa. En aquella época Accra tenía fama de ser uno de los mejores lugares para conseguir esclavos, por las continuas pequeñas guerras locales, gracias a las cuales estaban disponibles muchos prisioneros.

Los gobernadores de todos los fuertes europeos, lo mismo ingle-

ses que holandeses, daneses o brandeburgueses, comerciaban en privado e ilegalmente con esclavos. Se informó de que «el gobernador Melvill hasta su muerte, y otros funcionarios del comité durante su mando, llevaron a cabo la trata de negros y los enviaron de África a América, por su propia cuenta, sin ninguna reserva ni límite...; lo mismo hicieron el gobernador Senior y sus oficiales».[10] En 1761, el irlandés Richard Brew fue nombrado gobernador del fuerte inglés de Anamabo, cuando ya tenía navegando un buque de esclavos, el *Brew*, equipado en Liverpool, y acabó como tratante independiente en una espaciosa casa cerca de Accra, que llamó Brew Castle, en la que había paneles de caoba, arañas de cristal y un órgano. Su amistad, basada en un profundo aprecio del ron de Newport, con los Vernon de esta ciudad era tal que pensaron en apoderarse de Anamabo para convertirla en factoría norteamericana. Cuando era gobernador del fuerte inglés de Tantumquerry, Richard Miles mantenía estrechas relaciones con los tratantes franceses y en seis años compró y envió a las colonias galas por lo menos tres mil esclavos, antes de que lo nombraran gobernador de Cape Coast, donde tuvo siete hijos de su «ramera», pero en la última década del XVIII dejó a sus descendientes en la costa africana y se instaló como uno de los más importantes tratantes de esclavos de la ciudad de Londres.

Estos fuertes dependían, hasta para sus necesidades más nimias, de los abastecimientos de europeos; así, el agente Bradley pedía desde Cape Coast en 1679 «tablas, clavos, tornillos, cerraduras, barrotes, palas, brea, alquitrán, yeso, de París, cuerdas para barcos, algunas anclas pequeñas, tablas de revestimiento, hachas y obreros, como albañiles, herreros, armeros, carpinteros y médicos para enviarlos a otros lugares y un ayudante para éste, bórax para soldar... treinta o cuarenta hojas de buen plomo... dos pares de fuelles para el herrero y cuero para repararlos, cuatro docenas de buenas pieles de oveja como esponjas, cuatro o cinco docenas de agujas para velas, mil tejas de diez pulgadas... y tinta para plumas, cuchillos para afilar plumas, dos manos de papel y otro buen papel para escribir, cera y obleas, pieles de pergamino para tambores...».[11]

Una de las dificultades que encontraban los capitanes, cuando comerciaban en esos territorios con esclavos y otros cargamentos, en los siglos XVII y XVIII, era que con frecuencia ignoraban si sus gobiernos en Europa estaban en guerra unos con otros. Pero incluso cuando no lo estaban, los franceses y los ingleses siempre se peleaban; así, en 1737 el capitán francés Cordier, del *Vénus* de Burdeos, empezó a comerciar en Anamabo y permaneció en el puerto veintiún días, a pesar de la áspera oposición de doce capitanes ingleses, hasta que llegaron dos guardacostas británicos y el comandante inglés «subió a su lancha para subirse al *Vénus* y obligarle a que se marchara, diciendo que el puerto no era para ellos, que sus compatriotas habían pagado grandes cantidades al rey de Anamabo para comerciar aquí y que los franceses no habían pagado estos impuestos... El capitán Cordier se vio obligado a levar anclas y dejar el puerto».[12]

Dada la inversión europea en hombres y dinero en la Costa de Oro, en el siglo XVIII, resulta sorprendente que no se hicieran esfuerzos más serios para alentar el desarrollo de la agricultura. Con que sólo se hubiesen organizado plantaciones de arroz, café, caña y algodón, habría sido posible concentrar allí los esclavos para trabajar en ellas, en vez de llevarlos con tan extraordinario riesgo a través del océano. Cierto que sir Dalby Thomas sugirió en 1705 que se fundaran plantaciones de algodón, pimientos y «mineral», y que su colega holandés Willem de la Palma fue más lejos y envió a buscar a Surinam «doce negros experimentados para que enseñaran a los esclavos de aquí los métodos de cultivo de la caña de azúcar».[13] Pero estas débiles tentativas no tuvieron éxito, pues en cuanto los ponían a trabajar, los esclavos huían. El alambre de púas, aquella ingeniosa idea del siglo XIX, que hubiese podido evitar estas fugas, todavía no se había inventado.

18. PUERTOS DE ESCLAVOS (II)

> Hacía buen tiempo a las cinco de la mañana en el desembarcadero de Aqua, de modo que subí a la lancha y fui a tierra. Cerré un acuerdo por dos esclavos con el capitán Osatam. Después de las nueve de la noche envié a cinco de mis hombres a casa de la hija de Yellow Belly [Vientre Amarillo], la madre de la hermana de Dick Ebrow, para impedir que una de las criadas de mi casa diera alguno [esclavo] al barco, pues su hermano dio una de mis muchachas, que yo di a mi esposa, al capitán Fairweather, que no me pagó...
>
> *Diario de Antera Duke*,
> 17 de junio de 1785, en la Vieja Calabar

Más allá del cenagoso estuario del río Volta, la costa continuaba hacia el este, pero hasta la actual ciudad de Lagos y más allá había una serie de lagunas que permitían la pesca en canoa y un transporte casi continuo. Detrás de las lagunas se extendía un paisaje de sabana, casi hasta el mar, que permitía la cría, o al menos el empleo, de caballos, ganado, cabras, ovejas, aves de corral, pintadas y, después de la llegada de los portugueses, cerdos. También engordaban y comían perros, a finales del siglo XVII, como se hizo en el antiguo México.

Todos los viajeros europeos hicieron resaltar la abundancia de población; los misioneros españoles decían en 1660 que sus habitantes eran tan numerosos «que las plazas, calles y caminos forman un hormigueo continuo»; también notaron «el prodigioso número de palmeras», de cuyo fruto se extraía aceite de palma y de cuya savia se obtenía el vino de palma, aunque los indígenas de la región preferían beber cerveza elaborada con sorgo.

A finales del siglo XVIII dominaba la región el poderoso rey Kpengla de Dahomey, cuyo Estado había sido levantado por su padre y su abuelo. La historia de la conquista del poder por esta familia está estrechamente vinculada a la trata, la principal actividad económica del reino hacia 1780. El abuelo de Kpengla, Agaja, creador del país, era «algo más fuerte y de hombros más anchos que Molière», según un capitán negrero francés. El padre de Kpengla, Tegbesu, que vendía más de nueve mil esclavos al año, sobre todo a franceses y portugueses, tenía unos ingresos anuales, según estimaciones de 1750, de unas doscientas cincuenta mil libras, cifra que era con mucho mayor que la de los mercaderes más ricos de Nantes o Liverpool, pues el más acaudalado propietario de tierras inglés, en la misma época, podía contar con ingresos de cuarenta a cincuenta mil libras anuales.[1]

En el siglo XVI apenas hubo exportaciones de esclavos de la llamada Costa de los Esclavos. En cambio, se hervía el agua del mar para obtener sal, los herreros fabricaban armas de hierro, se produ-

cían cuentas y, desde mucho antes, se tejían las fibras de algodón y de palma para hacer prendas de vestir. Alrededor de 1550, los portugueses empezaron a comerciar en la región, y medio siglo después ya había un comercio constante con algunos mercaderes establecidos en ella de modo permanente. Pieter de Marees, primer viajero holandés en la región, escribió que «los portugueses hacen mucho comercio aquí».[2] Ya en 1630 había en esta costa holandeses que establecieron una factoría. Les siguieron los daneses, los suecos y los ingleses, con una factoría de la Compañía de los Aventureros Reales cerca de la holandesa; los franceses, por su parte, acabaron instalando su base en Ouidah.

En este territorio habitaban dos pueblos, los aja y los yoruba, con numerosos reinos; algunos tenían una capital de la que dependían ciudades y aldeas, mientras que otras eran ciudades autónomas. Los aja ocupaban la franja costera y sus principales reinos eran Allada o Ardra, a unos sesenta y cinco kilómetros tierra adentro, Popo y Ouidah en la costa, y Dahomey, cuya capital, Abomey, se hallaba a unos doscientos veinte kilómetros en el interior. Allada era el «Estado padre»de todos esos reinos, aunque una vez llegaron los europeos a sus reyes les resultaba virtualmente imposible controlar todas sus ciudades dependientes.

Los pueblos de esta región no eran primitivos; tenían moneda, basada en las conchas cauríes, que preferían al oro, según constató Barbot, y comerciaban en grandes mercados con sal, algodón, madera tallada y algunos productos de hierro.

Más al interior estaba el imperio oyo, la principal monarquía yoruba, a cuyo monarca, el alafin, estuvieron sometidos durante un tiempo los aja. Los oyo aparecieron en el siglo XV, conocidos en el XVII también como ulcumy o lukumi, como llamaban en Cuba a los esclavos vendidos por los oyo. Gracias a su buen uso de la caballería, los oyo se extendieron rápidamente. Proporcionaban esclavos a Allada, a cambio de mercancías europeas, entre otras cosas mosquetes, cuando aparecieron los ingleses y los holandeses. A diferencia de los reinos costeños, siempre habían proporcionado esclavos a sus vecinos árabes del norte.

En esta costa las factorías europeas nunca fueron tan importantes como en la Costa de Oro. En 1670 el rey de Allada negó el permiso a los franceses para construir una factoría «al modo europeo» pues esto les hubiese permitido instalar cañones y dominar así su reino, como hicieron los portugueses con Elmina en la Costa de Oro, cosa que el rey de Allada sabía porque se había educado en un convento de Santo Tomé. Las modestas factorías autorizadas tuvieron que instalarse tierra adentro, con lo que les sería imposible resistir mucho tiempo los ataques africanos, en caso de que ocurrieran. En consecuencia, la mayoría de los europeos comerciaban desde sus barcos, a veces anclados de modo permanente en nada saludables lagunas. Los reyes de Allada trataron de conseguir que los europeos concentraran todo su comercio en su reino, pero en esto fracasaron tanto como los ca-

puchinos que los visitaron en los años cincuenta del XVII fracasaron en su intento de convertirlos al cristianismo.

Los holandeses fueron los primeros europeos que llegaron a Allada, aunque al parecer no comerciaron con esclavos. Luego, el *chevalier* Dubourg y François D'Elbée capitanearon una expedición en 1670 y convencieron al rey para que les proporcionara cuatro cargamentos de esclavos al año, que serían embarcados en Jaquin o en Offra, llamada a menudo por los europeos Pequeña Ardra o Allada, en la costa. Dubourg murió en Allada, pero D'Elbée llevó a los esclavos a la Martinica, en su buque *Justice*, matriculado en Le Havre. La trata prosperó a partir de entonces, aunque las incursiones de Allada en busca de cautivos se vieron a veces obstaculizadas por el rey de Dahomey, aunque los aja nunca encontraron tantos esclavos como su vecino subordinado, el rey de Ouidah. La gente de Allada se acostumbró a vender los esclavos en lotes, de modo que los europeos debían tomar los buenos junto con los malos, mientras que en otros lugares los compraban uno a uno, lo cual les permitía seleccionarlos cuidadosamente.

Ouidah era ya en 1700 independiente de hecho, y su rey se vanagloriaba de poder proporcionar varios miles de esclavos al año. En esto tuvo un papel importante el aventurero danés Henrick Carloff, que estableció por cuenta de los franceses una factoría a la vera de Ouidah, en la aldea de Gléhoué, a la que llamó Pillau, porque éste era el nombre de su lugar natal en el mar Báltico, cerca de Königsberg (actual Baltisk). Francia mantuvo así, a partir de 1671, su única factoría permanente al sur del Sahara, lo cual indica la popularidad de los esclavos de este puerto. Pillau estuvo administrado por unos once europeos, que dirigían el trabajo de un centenar de africanos. Era un mercado más elegante que la mayoría de los que tenían los europeos en el África occidental, pues se plantaron naranjos en un gran patio central, al que daba un espacioso comedor. De no haber sido por el paludismo y la fiebre amarilla, Ouidah habría sido «uno de los países más deliciosos del universo», según el escritor francés Prévost, debido «al verdor de sus campos, el tamaño de sus árboles y la multitud de aldeas que formaban una encantadora perspectiva».[3] También los portugueses establecieron una factoría en Ouidah, a la que llamaron Sâo Joâo Bautista, alrededor de 1670. Hubo otra de los holandeses en 1682 y de los ingleses el año siguiente, y hasta de los brandeburgueses en 1684. Todos estos recién llegados disfrutaron de una poco habitual forma de comercio libre, pues el rey mantenía el lugar abierto a los buques de cualquier enseña y después de 1704 hubo un esclarecido acuerdo para que los buques de un país no interfirieran con los de otro, incluso si ambos países estaban en guerra.

La Costa de los Esclavos no tardó en enviar anualmente dieciséis mil esclavos a las Américas, es decir, casi la mitad del total africano de la época. Los portugueses apreciaban especialmente los esclavos de Ouidah, pues creían que poseían un olfato mágico para descubrir las vetas de oro. De hecho, gran parte del éxito de Minas Gerais se de-

bió a la resistencia, si no a la magia, de los esclavos de Ouidah, obtenidos en su mayoría de mercaderes que representaban al imperio oyo, y gran parte perteneciente al grupo lingüístico de los yoruba.

Petley Weyborne, de Bristol, que después de haber sido un intruso fue agente de la RAC, describió alrededor de 1700 la factoría inglesa: «Esta mañana fui a tierra en Ouidah, acompañado por mi doctor y sobrecargo, el capitán Clay, del *East-India Merchant*, su doctor y sobrecargo, y una docena de marineros de nuestra guardia, armados, con el propósito de residir aquí hasta que pudiéramos comprar mil trescientos esclavos... Nuestra factoría está a unas tres millas [unos cinco kilómetros] de la costa, adonde nos llevaron en hamacas que el factor, mister Joseph Peirson, envió para recibirnos, con varios negros armados que le pertenecen, para nuestra guardia; pronto nos metieron en una hamaca, cargados sobre las cabezas de los negros y llevados a la factoría... baja cerca de los pantanos... un lugar muy insalubre. Los blancos enviados a vivir aquí raramente regresan para contar lo que vieron; la rodea un muro de tierra, de unos seis pies [dos metros] de altura, y la puerta está en el lado sur; dentro hay un amplio patio, una casa de tierra amasada con tejado de paja, donde vive el factor con los blancos; también hay un almacén, una prisión para los esclavos y un lugar donde entierran a sus blancos muertos, llamado de modo muy inadecuado la pocilga; hay también una buena fragua y varias otras casas pequeñas...»[4]

En cuanto al pago, los mercaderes de Ouidah, igual que su rey, estaban interesados en importar conchas. «Cada barco trae sus treinta a sesenta y hasta ochenta mil», escribía un funcionario francés, «Pruneau de Pommegorge», a finales del siglo XVIII.[5]

En Popo se abrió un tercer puerto de interés, y durante una generación o más, sus habitantes compitieron con los de Allada-Offra, que luego se llamaría Allada-Jaquin, y Ouidah en fomentar la trata. Un médico danés, Paul Edmond Isert, quedó muy impresionado por las mansiones de tres pisos pertenecientes a los mercaderes africanos de esclavos. Pronto se pudieron ver allí también casas de holandeses, franceses, ingleses y brandeburgueses.

Aunque los europeos se mostraron relativamente pacíficos en los puertos de la Costa de los Esclavos, no puede decirse lo mismo de sus nuevos amigos africanos. A veces, los reyezuelos empleaban a mercenarios europeos y a veces los europeos interferían en la política local, para favorecer la sucesión a alguno de los tronos del personaje que creían que colaboraría con ellos. Así sucedió en 1671 en Allada, y en 1703 en Ouidah, cuando el director del fuerte inglés, Peter Duffield, impuso su candidato. La razón de estos conflictos solía ser la exigencia de que se capturaran tantos vecinos como fuese posible, para satisfacer las demandas de exportación. Durante un tiempo, Allada consiguió persuadir a las otras ciudades de la región para que excluyeran a Ouidah de los territorios del norte donde se hacían incursiones en busca de esclavos, y por esta razón todos los representantes extranjeros tuvieron que informar sobre la escasez de cauti-

vos, entre 1714 y 1720. Franceses, ingleses y holandeses colaboraron en enviar armas para ayudar a Ouidah frente a Allada, pero el rey de aquélla, el joven Huffon, no supo hacer buen uso de las mismas. Con el tiempo, se estableció un *modus vivendi* por el cual Allada permitía que pasaran por su territorio bastantes esclavos para mantener la prosperidad de Ouidah.

Al nordeste de estos pequeños pero ricos puertos enemigos entre sí había dos reinos interiores: el de Weme (Ouémé), en el río de este nombre, el único río de importancia en la región, y el de Dahomey, con capital en Abomey, separada de la zona costera por un territorio cenagoso al que llamaban la Lama. No parece que antes de 1625 hubiese propiamente un reino en Dahomey, y es posible que fuese un exiliado de Allada quien lo fundara. Pero a comienzos del XVIII, el rey Agaja, en el trono desde 1708 y uno de los más formidables gobernantes africanos con quienes los europeos tuvieron relaciones, y sus capitanes eran «muy admiradores de las armas de fuego [es decir, mosquetes] y habían abandonado casi por completo el uso de arcos y flechas».[6] Los dahomeyanos tenían un alto grado de disciplina, en comparación con sus vecinos. Se derramaba abundante sangre y muchos prisioneros eran sacrificados con una perseverancia casi comparable a la de los antiguos mexicanos.

A comienzos del XVIII, Agaja venció a su vecino el rey de Weme y demostró que había que contar con él. Esto condujo a que un candidato derrotado a la sucesión de Allada pidiera la ayuda de Agaja, lo cual llevó a que Dahomey conquistara Allada. El representante de la RAC, Bullfinch Lambe, presenció la batalla decisiva y vio a ocho mil cautivos entre los muertos tendidos en el suelo, donde «de haber llovido sangre no estaría más espesa sobre la tierra».[7]

Algunos de los otros jefes locales, como el rey de Jaquin, se sometieron a Agaja, quien, al cabo de tres años de cuidadosos preparativos, se enfrentó a Ouidah, donde estaba a punto de estallar una guerra civil. El rey Huffon no opuso resistencia y huyó; murieron cinco mil personas y otras diez mil fueron capturadas, se saquearon todos los fuertes europeos y se encarceló a sus directores. Cierto que al año siguiente los dahomeyanos fueron derrotados por los oyo, a cuya caballería, pese a sus armas de fuego, no pudieron resistir, pero conservaron lo conquistado en la costa, con la condición de pagar un tributo a sus vencedores.

La trata desde Ouidah estuvo en dificultades durante varios años después de la conquista por Dahomey. Los exiliados de aquel pueblo, los súbditos de Dahomey, los oyo y los europeos luchaban por el control. Se dio muerte a los comandantes inglés y francés. Pero poco después de concluir un tratado con los oyo, el rey Agaja reanudó el comercio de esclavos con los europeos en Ouidah. Parece que es un mito que tratara de quedarse con todos los cautivos para hacerlos trabajar sus propias tierras; lo que le desagradaba era tener que tratar con los europeos a través de intermediarios y no quería que sus propios súbditos fueran esclavos. El rey intentó interrumpir las en-

tregas de esclavos del interior, para controlarlas. Pero vendió los numerosos cautivos que hacía en sus guerras y rápidamente inició las incursiones en los territorios del norte, como habían hecho sus predecesores que controlaban los puertos de la llamada Costa de los Esclavos. El comercio de esclavos de Dahomey no era el monopolio real que a veces se ha querido presentar, pues también se les permitía ejercerlo a muchos jefes, pero en este comercio desempeñaron un papel decisivo el rey Agaja hasta su muerte en 1740 y luego su hijo el rey Tegbesu, y su nieto el rey Kpengla. Se construyeron nuevas factorías y se reanudaron los viejos ritmos de la trata a mayor escala que antes de 1725. Cientos de dahomeyanos a los que se solía pagar con conchas ayudaron en el control de la trata.

Desde entonces, europeos de todas las naciones recorrieron los ciento ochenta kilómetros que separaban Ouidah del palacio del rey en Abomey, para observar las fiestas reales y los sacrificios humanos, admirar las muestras de seda y tejidos, y quedarse boquiabiertos ante el palacio rodeado de cráneos, «tan apretados como pueden ponerse uno al lado del otro», mientras sus agentes negociaban en la costa.

Estos monarcas del Dahomey del siglo XVIII imponían la ley por medio de la brutalidad y decapitaban a cualquiera que robara así fuera una sola concha. Los reyes llevaban a cabo periódicamente arbitrarias, implacables y eficaces depuraciones de los funcionarios provinciales. Tegbesu y Kpengla estaban rodeados de una numerosa corte de mujeres soldado, «amazonas» según la mayoría de los europeos, y eran tiranos a los que debía aplacarse en vez de combatir, objeto perenne de fascinación para los tratantes europeos.

A finales del XVIII, Dahomey pasó por una crisis como centro de la trata, y los reyes recurrieron a diversos medios para reanimarla. Por ejemplo, dado que el rey y su familia, como tantos otros africanos, apreciaban el mercado de Brasil más que cualquier otro, atraídos por la dulzura del tabaco brasileño de poca calidad, el rey Adandozan, sucesor de Kpengla, envió en 1795 un emisario de Bahía para proponer que su reino fuese la única y exclusiva fuente de esclavos de la costa de Mina para el Brasil. El gobernador de Bahía rechazó la propuesta, no sólo porque pensó que el monopolio aumentaría los precios sino por temor a las consecuencias políticas de traer a muchos esclavos del mismo lugar y de la misma lengua. El rey envió entonces un emisario a Lisboa, que recibió la misma cortés negativa. Pese a este desaire, Ouidah salió de la crisis y en la última década del siglo se la volvió a considerar uno de los centros más importantes de la trata, favorita de la última generación, antes de la Revolución francesa, de los capitanes de Nantes. El incompetente representante inglés en Ouidah, Lionel Abson, escribía en 1783 a Richard Miles, comandante en Cape Coast, que «desde que estoy en la costa, nunca he visto llegar a tantos franceses como últimamente».[8]

Para entonces se había abierto otro puerto, Porto Novo, en el extremo oriental de esta costa de barlovento, en la costa misma y no en

la laguna, y una rama de los antiguos jefes de Allada consiguieron instalarse allí. Otro grupo de exiliados de Allada se estableció en Badagry, por iniciativa de un holandés independiente, Heinrik Hertogh, fundador de la ciudad. Tanto Porto Novo como Badagry prosperaron a finales del XVIII, aunque la segunda de estas plazas fue destruida en 1784 por el rey de Dahomey. Popo continuó siendo un refugio para los exiliados de Ouidah, que a veces atacaron su antiguo país; en 1763 se les pudo rechazar sólo gracias a la intervención del comandante británico de la factoría, William Goodson. Más allá, hacia el este, estaba la isla de Onim, que fuera originalmente colonia de Benin, y donde ahora se halla la moderna ciudad de Lagos. Era un puerto importante de la trata a finales de los noventa de aquel siglo, que obtenía la mayor parte de sus cargamentos de mercaderes de las lagunas del oeste. La libertad de acción de estos puertos, pese al poderío de Dahomey, se debía a la protección del imperio oyo.

Este imperio, siempre presente en la política de Dahomey, era ahora el principal abastecedor de esclavos de todos estos puertos, con su principal mercado en Abomey-Calavi. Abiodun, el *alafin* (emperador) de los oyo desde 1774, había sido mercader de potasa antes de subir al trono, y consideraba la nueva ciudad de Porto Novo como propia, gracias a lo cual, diez años antes del fin del siglo era más próspera que Ouidah. Los oyo no sólo se aseguraban de que los mercaderes de la ciudad tuvieran prisioneros de guerra para vender, sino que llevaban a ella esclavos de sus vecinos árabes del norte y los revendían a sus vecinos del sur, entre ellos dahomeyanos, cuya independencia resultaba así tan limitada en el comercio como lo había sido por largo tiempo en política. Pese a los repetidos intentos de Dahomey de escapar de su influencia los oyo seguían dominando la región, directa o indirectamente. Sólo poco antes del fin del siglo empezó a declinar su poder, hasta el punto de que el alafin solicitó ayuda al rey Kpengla de Dahomey para algunas actividades militares, decisión que había de llevar a su derrumbe personal y al de su pueblo.

Tal vez se exportaron dos millones de esclavos de la costa entre el río Volta (Pequeño Popo) y Lagos-Onim, entre 1640 y 1870, la mitad de ellos (pongamos unos novecientos mil) transportados por tratantes portugueses o brasileños, seguidos por los británicos (unos trescientos sesenta mil), los franceses (quizá doscientos ochenta mil), los holandeses (tal vez ciento diez mil), los españoles y los norteamericanos.

El viajero de finales del siglo XVIII, en su periplo por los puertos africanos de esclavos, llegaría a los cinco «ríos de esclavos» descubiertos por los portugueses a finales del siglo XV, el más ancho de los cuales, el río Fermoso o Benin, llevaba a la ciudad y al reino de este nombre. Esta monarquía, al parecer de origen yoruba, había sido una importante exportadora de esclavos en el siglo XVI, por su puerto de Ughoton. Sobre este territorio el mercader florentino Barto-

lommeo Marchionni poseía una lucrativa licencia del rey de Portugal para comerciar con esclavos, a finales del siglo XV. Pero a partir de 1530, Benin no era una zona importante de esclavos, y el oba (rey) trató en 1550 de terminar por completo con la trata. Las telas, una pimienta excelente y los colmillos de elefante fueron, entonces, las principales exportaciones. Los portugueses habían tratado con ahínco de convertir al oba y a sus súbditos al cristianismo, pero ni los franciscanos en el XVI ni los capuchinos a finales del XVII encontraron algo más que simple cortesía.

Por el riesgo de enfermedades, las corrientes marinas y los bancos de arena, los marineros europeos consideraban peligrosa esta parte de África. Incluso había proverbios sobre esto, como el pareado que aconsejaba: *Beware and take care of the Bight of Benin; Few come out, though many go in.* [«Cuidado con la ensenada de Benin / pocos salen, aunque muchos entran.»]. El hermoso río Benin parecía especialmente peligroso. En él murió en 1553 el primer capitán inglés que llegó allí, Thomas Wyndham.

Otro europeo del norte, el viajero holandés Pieter de Marees, decía, alrededor de 1600, que el rey de Benin tenía muchos esclavos y que era tarea de las mujeres llevar el agua, pero acaso eran más bien servidores que esclavos; en todo caso, no estaban a la venta, o cuando menos no a los europeos. La eficacia con que Benin evitó comerciar con esclavos a partir de 1550 demostraba que esto podía lograrse si un rey africano se lo proponía verdaderamente.

A finales del XVII el oba o sus jefes volvieron a vender esclavos a los portugueses. En los años veinte del XVIII, cuando cayeron los precios de las telas y el marfil, también los compraban los holandeses, los franceses y finalmente y sobre todo los ingleses. El oba abrogó incluso la prohibición de sus antepasados del siglo XVI de vender varones. Aunque mantuvo la trata como monopolio real, cayó en manos del *ezomo*, un gran visir del reino, que sentado en su sala del trono incrustada de conchas, sostenido por sus propios esclavos, hacía que sus visitantes se lavaran los pies en una gran vasija de cobre, antes de asistir, por ejemplo, a un festín de ñame animado con sacrificios humanos; él fue, desde entonces, el jefe con quien los tratantes europeos debían negociar en Benin.

Los franceses, al mando del capitán borgoñés Jean-François Landolphe, que tenía una larga experiencia en la trata y había trabajado para la Compagnie de Guyane, establecieron en 1778 una factoría, que duró poco, en Ughoton, en el bajo río Benin, para comerciar con marfil y telas así como con esclavos, y luego, en 1783, estableció otra, más duradera, en la desembocadura del río, en territorio de los itsekiri, un sobrino de cuyo *olu* o jefe se llevó a París en 1784. Pero la fiebre amarilla diezmó a los franceses y los tratantes de Liverpool superaron a Landolphe, que nunca pudo realizar su plan de convertir Benin en un puerto en que se pudiera comprar tres mil esclavos por año.

A mediados del XVIII los ingleses tenían mucho interés en este te-

rritorio, y los itsekiri satisfacían parte de su demanda. En 1752 cinco buques partieron de Liverpool para comprar mil doscientos ochenta esclavos en Benin.

Al mismo tiempo, ni el oba ni su ezomo organizaron una red comercial de esclavos, al modo como lo hicieron los ashanti o los dahomeyanos o, según se verá, los jefes de Calabar, y nunca pudieron satisfacer la demanda europea, sin duda por falta de voluntad.

Más allá de Benin, en el río Dos Forcados, se hallaba el principado de Ode Itsekiri, gobernado por una familia de príncipes parientes de los de Benin. Alrededor de 1560 habían comenzado a ocupar el lugar de Benin como abastecedores de esclavos para Santo Tomé y luego para las Américas. Los itsekiri, como sus rivales y vecinos los ijo, eran bien conocidos por sus largas y poderosas canoas de guerra con las que dominaban las aguas bajas del Benin y con las cuales conseguían cautivos que vendían a quien quisiera comprárselos.

Más insalubre todavía que el Benin era el río Reale (Bonny para los ingleses) en la ensenada de Biafra, donde, a finales del XVIII, el porcentaje de muertes a causa del paludismo era de más de diez por viaje, el doble que en otras regiones de la trata, por lo menos en los buques ingleses. Los capitanes comerciaban en los estuarios del delta del Gran Níger, que adoptaban allí los nombres de río Cross y río Viejo Calabar, entre los cuales innumerables calas proporcionaban una complicada red de entradas hacia el interior. Todo este territorio era muy insalubre. El viajero y negociante del siglo XIX Macgregor Laird describió las aguas bajas del Níger como «un extenso pantano cubierto de mangles y palmas, de donde se elevaba por la mañana una bruma fría que se pegaba a la piel como humo de leña húmeda».[9]

La ensenada de Biafra era una zona importante de la trata ya en 1700, de donde, en 1711-1730, se exportaron por lo menos cuatro mil quinientos esclavos; tal vez un tercio de todos los esclavos exportados por los británicos en el siglo XVIII procedía de estos puertos, como posiblemente un cuarto de todos los llevados a Norteamérica. Los principales fondeaderos eran Viejo Calabar, en la boca del estuario (llamado Iboku por los efik), Adiabo, a dieciséis kilómetros río Calabar arriba, y Mbiabo, en el río Cross (llamado Curcock por los europeos). Más abajo, cerca del mar, estaba Duke Town, llamada así por su jefe, Duke Ephraim, y que andando el tiempo fue el centro de Nuevo Calabar. Más allá estaban Bonny y Opobo, que eran todavía ciudades pequeñas a finales del XVIII.

Los portugueses conocían el río Cross y su afluente, el Calabar, pero no comerciaron en ellos, y en 1600 el viajero holandés Pieter de Marees aconsejaba a los tratantes que evitaran aquel lugar, donde nada podían ganar y donde siempre existía el peligro de naufragar, pues frente al Viejo Calabar había un largo arrecife. Hacia 1600, sin embargo, los ingleses habían aprendido a evitarlo y comerciaban a gran escala, llevando esclavos a Barbados y monos y marfil a Inglaterra. Hacia 1700 eran tantos los buques británicos que iban al Viejo Calabar que los demás europeos sabían que «no se puede comerciar allí». Los

esclavos de Calabar se consideraban de los menos satisfactorios, a causa de su rebeldía. No obstante, a lo largo de los cien años siguientes, la zona se convirtió, con sus numerosos ríos, en la más favorecida por la trata, tanto para los franceses y holandeses como para los ingleses.

En el siglo XVII, los tratantes del pueblo efik, que hablaba ibibio, habían avanzado hacia el sudeste por esos ríos, según la leyenda debido a una disputa acerca de una hacha. Cuando de pescadores pasaron a convertirse en mercaderes, de esclavos entre otras cosas, fundaron una poderosa hermandad comercial llamada Egbe. Sus jefes, dándose cuenta de la ventaja de disponer de un lenguaje comercial común con los europeos, desarrollaron una versión peculiar del inglés, que empleaba las palabras de esta lengua con sintaxis ibibio. James Barbot, capitán negrero de finales del XVII y hermano del escritor Jean, hablaba del duque Aphrom (Efraín), el rey Robin, el rey Mettinon, el rey Ebrero y hasta el viejo rey Robin. Los títulos se referían a jefes y no a monarcas. La mayoría de los esclavos vendidos en el Viejo Calabar en el XVII procedían del relativamente próximo territorio interior de los ibo, pero cien años más tarde los traían a menudo desde mucho más al interior. Lo que preferían para el intercambio eran lingotes de cobre y, luego, de hierro. Durante un tiempo, las ajorcas de cobre fueron una especie de moneda. Algunos de los hijos de esos mercaderes visitaron Inglaterra y a resultas de ello en el Viejo Calabar se establecieron escuelas «con el propósito de instruir... a los jóvenes pertenecientes a familias importantes». También se obtenía de Europa material para construir casas, y un tratante negro africano llamó a su casa *Liverpool Hall*. Antera Duke, uno de los tratantes, anotó en su diario a finales del XVIII: «Después de las diez vamos a comer a casa de Egbo Young, Liverpool Hall.»[10]

Alrededor de 1780, el más famoso de los tratantes efik, Eyo Nsa (Willy Honradez para los ingleses), no era realmente un efik, pues lo habían llevado al Viejo Calabar como esclavo, donde llegó a ser un general victorioso al servicio de los efik, sobre todo luchando contra los piratas en la cala Ikpa. Se casó con una princesa ambo y ya en su vejez se enriqueció comerciando con esclavos; en su inmensa casa, tenía muchos a su servicio, pero incluso a éstos los vendía cuando le ofrecían un buen precio.

Las importaciones de Europa se recibían en la región de Calabar como una maravillosa ayuda a la economía local. Las puntas de los aperos agrícolas podían recubrirse de hierro y hacerse, así, más eficaces. Las comunidades donde se usaba la sal obtenida hirviendo el agua de mar se beneficiaron con la importación de grandes vasijas de cobre, y los tejidos eran muy útiles a gentes que apenas tejían. Por otro lado, la población de esta zona experimentó un declive constante de 1690 a 1850, el descenso más grave de todo África en esa época, cabe suponer que a causa directa del comercio de esclavos, aunque este territorio fue de los pocos de África donde hubo siempre escasez de tierra, de modo que tal descenso por la venta de esclavos pudo resultar ventajoso.

El lugar sagrado de los aro, en Arochuku, llamado Juju Largo, era un foco de la trata en esta parte de África, a finales del siglo XVIII. Se ofrecían esclavos al oráculo, como pago o como multas, y los sacerdotes los vendían. Fueron mercenarios, los akpa, quienes acabaron dominando la trata, gracias a que usaban armas de fuego, las primeras que se utilizaron en el interior de la ensenada de Bonny.

Un viajero inglés, John Adams, dijo que había «un mercado al por mayor de esclavos, pues aquí se venden no menos de veinte mil al año, dieciséis mil de los cuales son heebos [ibos], de modo que esta nación ha exportado en los últimos veinte años no menos de trescientos veinte mil».[11]

Probablemente exageraba y, cosa más importante, no se dio cuenta de que la mayoría de los esclavos vendidos por los ibo en Bonny procedían del interior y, por tanto, tenían orígenes muy diversos. No se fijó tampoco en una característica aún más interesante de los esclavos exportados del río Bonny, o sea, que incluían el porcentaje más alto de mujeres de toda África. Un marinero inglés que se quedó en tierra en Duke Town en 1765, Isaac Parker, en 1789 explicó ante el Consejo Privado que había ido en una expedición para buscar esclavos, al mando de un tratante llamado Dick Ebro, y que era un viaje lisa y llanamente de secuestradores. Sus amigos africanos armaron algunas canoas y fueron río arriba «ocultándose entre las matas, de día, cuando llegaban cerca de una aldea, y apoderándose de cuantas personas veían, las ataban por las muñecas y las llevaban a las canoas y seguían río arriba, hasta que tuvieron cuarenta y cinco, con los que regresaron a New Town... Unos quince días más tarde, volvieron a subir por el río, capturaron en unos ocho o nueve días un número parecido al anterior, los llevaron a New Town y los distribuyeron entre los barcos [es decir, los tratantes]».[12]

En el período de mayor exportación, 1711-1720, se llegaron a vender ciento cincuenta mil cautivos y siguió alta durante todo el siglo, sin bajar nunca de los setenta mil en una década. La importancia de este territorio en la trata continuó hasta bien entrado el siglo XIX, siempre utilizando canoas de casi tres metros de largo que podían transportar a ciento veinte personas.

Más allá del delta del Níger, la costa de África vuelve a dirigirse, por fin, hacia el sur y allí, en los Camerunes, los mercaderes de Liverpool iniciaron una nueva rama de la trata. Mucho más al sur, el río Gabón, al norte del cabo López, entró también en actividad hacia 1780, como región de esclavos.

Al reverendo John Newton le pareció que esta zona poseía «la gente más humana y más moral que he encontrado en África», tal vez «porque era la que tenía menos relación con los europeos, en aquel tiempo». Pero frente a su costa, los holandeses hacía mucho tiempo que empleaban la isla de Corisco (que en portugués significa «relámpago») como centro de comercio, aunque no concretamente de esclavos.

A finales del XVI y comienzos del XVII, el mercado principal de es-

clavos de esta región era Santo Tomé, la trágica isla prisión de ochocientos treinta y seis kilómetros cuadrados, a casi doscientos setenta y cinco kilómetros del continente. El Ecuador atraviesa el extremo sur de la isla. Durante generaciones, los tratantes de la isla habían dominado el delta del Níger, los Camerunes y el Congo septentrional. El mercado hispanoamericano acostumbraba a comprar allí sus esclavos, a los cuales se referían como «de la casta de Santo Tomé», novos, Terra Nova o simplemente «congos». Era un lugar delicioso, dominado por una alta y boscosa montaña, con feraz vegetación y frutos frescos, entre ellos uva y piñas, y donde siempre había vegetales comestibles. En los valles crecían numerosos limoneros y abundaban los pavos, ocas, gansos, y hasta perdices; la pesca era abundante. En su capital había cuatro iglesias. Durante breve tiempo, en el siglo XVII, los daneses tuvieron allí una factoría, pero la isla continuó siendo portuguesa y siempre hubo en ella un gobernador portugués. A lo largo de muchas generaciones los buques de la trata se aprovisionaron allí de alimentos y agua. Los precios eran altos, pero la isla continuó estaba situada en un punto tan apropiado que no se podía evitar.

Las mismas ventajas, aunque en menor medida, ofrecía la cercana islita de O Príncipe, así llamada porque los impuestos que se cobraban en ella habían sido otorgados al heredero del trono luso. Su agua era buena y contenía innumerables monos y dos iglesias.

En todos estos territorios, así como en las islas de Cabo Verde, había una numerosa población mulata, debido a la constante relación entre portugueses y africanos.

Al sur, en el continente, había algunos mercados menores, como cabo Santa Catalina, y luego varios puertos pertenecientes al reino de los vili de Loango, Mayumba, el puerto más amplio de Loango, y dos puertos más pequeños, Malemba y Cabinda. El atractivo de Loango para los tratantes consistía en que, pese a la oposición portuguesa, los maloangos, los enérgicos monarcas del reino de los vili consiguieron, durante generaciones, mantener el comercio libre con todos los europeos, al modo como lo hicieron también los dahomeyanos. Los holandeses establecieron a finales del XVI factorías en Mayumba y en Loango, donde en el XVIII los franceses eran los clientes favoritos. Al principio, estos europeos se interesaban por el marfil, el cobre, las telas de palma y la madera, pero hacia 1680 los holandeses empezaron a comerciar con esclavos y diez años después los mercaderes vili encontraban la trata más provechosa que el marfil. La Compañía Holandesa de las Indias Occidentales transportaba hacia 1670 tres mil esclavos al año desde Loango. El rey, el maloango, entró en este comercio capturando esclavos a lo largo de los ríos del sur y negociando con los europeos a través de un funcionario especial, el mafouk, en cada uno de sus puertos principales. Los tratantes de Loango no tardaron en competir con éxito con los de Luanda, y conseguían muchos esclavos de las mismas fuentes. El atractivo de la región era tal que los británicos decidieron establecer un fuerte en ella y nombraron un gobernador, el capitán Nurse Hereford, que en

1721 dejó Inglaterra para ir a Cabinda en compañía de nueve empleados y seis soldados. Se construyó el fuerte, pero los portugueses lo destruyeron, con ayuda de soldados del Congo. Pese a este contratiempo, las colonias británicas, incluyendo las de Norteamérica, recibían de esta región, en el XVIII, un quinto de sus esclavos. En los años sesenta y de nuevo en los ochenta, los enérgicos gobernadores portugueses de Angola trataron de impedirlo enviando expediciones, pero los soldados enfermaban, muchos morían, y los que quedaban fueron expulsados en 1784 por un escuadrón francés.

En los años ochenta, unos investigadores portugueses enviados desde Luanda informaron que había diecisiete buques en la costa de Loango, nueve franceses, cuatro ingleses y cuatro holandeses. Se decía que todos los años esos barcos se llevaban a veinte mil esclavos, pero parece más probable que, entre 1765 y 1790, el promedio anual fuera de catorce a dieciocho mil. Muchos de los esclavos eran montecos o quibangos, capturados muy al interior y llevados a la costa por los ríos que antes utilizaban los mercaderes para comerciar con cobre y marfil.

El Estado vili de Loango estaba en decadencia a finales del XVIII, en parte debido a los efectos de la trata, que había abierto muchas oportunidades a los mercaderes no pertenecientes a la oligarquía que antaño gobernaba la zona, y el poder del maloango declinó en relación al de los funcionarios de los puertos, los mafouks. Se produjo un cambio simbólico: en el pasado, a la muerte del rey, le sucedía el hijo de su hermana, pero sólo se le escogía cuando el rey muerto estaba ya enterrado; a finales del XVIII al último rey no se le enterró durante cincuenta años para que no pudiera escogérsele un sucesor, y el reino empezó a fragmentarse en pequeñas entidades.

Al sur del reino vili de Loango se hallaba el antiguo reino del Congo, cristianizado desde hacía mucho tiempo; había acabado siendo una monarquía débil dependiente de Portugal, con numerosas comunidades mulatas en todas sus ciudades importantes. El Congo había exportado muchos esclavos en el siglo XVII, pero esta actividad parecía hallarse fuera del alcance de los incoherentes jefecillos. En cambio, los sonyos, ahora independientes, comerciaban con esclavos y había trata en el estuario mismo del río Congo, donde el pueblo zombo se convirtió en el principal tratante de esclavos a mediados del XVIII.

Al sur del Congo se extiende el gran centro de Angola, de donde salieron esclavos a los que, al llegar a su destino, llamaban «Casta Angola», «Manicongos», «Loandas» (de Luanda) o «Benguelas».

Desde mediados del XVII las costas de esta zona proporcionaron un constante abastecimiento de esclavos, a Brasil ante todo, pero también al conjunto de América Latina. Tal vez las tres cuartas partes de los esclavos importados al Brasil procedían de Angola. Un estudio sobre los esclavos africanos en México, a mediados del XVIII, sugiere que dos tercios de los mismos eran también de origen angoleño.

El principal puerto exportador era Luanda, ciudad situada en una isla del estuario del río Cuanza, fundada en 1575 y que durante dos siglos fue la mayor ciudad europea de África, aunque con sólo cuatrocientos «blancos», que probablemente proporcionaba de cinco a siete mil esclavos al año, en el XVII y de siete a diez mil en el XVIII, transportados en veinte o treinta buques. De Benguela, poco más de trescientos kilómetros al sur, salían alrededor de una cuarta parte de los esclavos y la mayoría de los exportados por la Compañía Portuguesa de Pernambuco-Paraíba procedía de Benguela.

El portugués Pacheco Pereira describió Luanda en 1504. Hablaba de las «islas bajas, planas y con pocos árboles» en la desembocadura del Cuanza, donde las mujeres africanas se afanaban buscando las conchas llamadas *nzimbus*, que antaño eran muy apreciadas pero más tarde sólo sirvieron para comprar esclavos de calidad inferior. Luanda, como Benguela, estaba en territorio seco, y necesitaba recibir alimentos traídos de remotos lugares. También escaseaba el agua potable. Por esta razón, los esclavos enviados desde allí a Brasil y otros lugares sufrían a menudo de desnutrición y deshidratación, aun antes de subir a bordo de los barcos que los llevarían a través del océano.

Luanda se hallaba, en el XVIII, no sólo en el estuario de un río sino en una enorme red de «caminos de agua» comerciales que penetraban muy al interior de territorio africano y que ya cerca de la costa formaban un estrecho corredor a lo largo de los ríos Bengo y Cuanza, pero que en el interior se ensanchaba; había también caminos que conectaban los ríos con Kasanje, en medio del valle de los kwango, y con las monarquías de la selva interior.

La trata desde estos puertos sureños era un negocio complicado. Primero había que obtener los esclavos, casi siempre comprados en el interior por lusoafricanos, mulatos de ascendencia medio portuguesa y medio angoleña. Guardaban a los cautivos en barracones en espera de los barcos que los llevarían a Brasil. En contraste con lo que ocurría en otras zonas, estos mercaderes eran los dueños de los esclavos hasta que se vendían en las Américas, y eran ellos quienes solían pagar un sueldo a los capitanes de los buques; por esto los capitanes no tenían un interés económico directo en las vidas de los esclavos que transportaban. En el XVIII, estos marinos no solían ser portugueses sino brasileños. Los funcionarios lusos de Luanda tenían un interés directo en la trata, pues los ingresos del gobierno, y por tanto sus sueldos, dependían de los impuestos sobre los esclavos, impuestos que hasta 1769 se arrendaban a mercaderes de Lisboa, pero que después de este año se pagaron directamente a funcionarios de la Tesorería.

Benguela fue, la mayor parte del XVIII, casi una colonia de Brasil, lo que permitía conseguir fácilmente que la mano de la ley se aligerara y se pudiera incumplir, por ejemplo, la ley de 1684 sobre el trato a los esclavos en los viajes transatlánticos, como veremos en el capítulo veintiuno. Lo que esta ley permitía en cuanto a la capacidad

en toneladas de los buques, el *arqueacâo*, no parecía sino un invento para dar dinero a los funcionarios encargados de medir el tonelaje.

Después de 1760, la trata creció en Benguela, gracias al aumento de la agricultura en el sur de Brasil así como a las actividades de los intrusos franceses. Muchos de los esclavos de Benguela estaban destinados a Brasil, pero a menudo los introducían de contrabando en Cuba u otros puntos del imperio español. El Consejo de Ultramar, de Lisboa, estaba tan inquieto por la posibilidad de perder ingresos debido al aumento de la trata desde Benguela que hasta prohibió los viajes desde allí a Brasil, una prohibición que habitualmente no se respetaba.

En el siglo XVIII, estas dos ciudades portuguesas de Luanda y Benguela se hallaban en manos de una poderosa clase de mercaderes blancos o mulatos dueños de esclavos. Esta oligarquía se nutría, literalmente, de alimentos y alcohol procedentes de Brasil. A los esclavos los llevaban al mar en *coffles* (*kafilah* en árabe), es decir, en recuas de hombres o animales, obligados a viajar juntos, de un centenar más o menos, una o dos cada semana, y los guardaban en la costa hasta que aparecía un comprador aceptable. Ninguna monarquía africana amenazaba ya el dominio portugués, pero los portugueses hacía tiempo que habían dejado de ser enérgicos y curiosos, de actuar como aventureros imperiales. En 1760 la expulsión de los jesuitas exacerbó la decadencia intelectual. La energía del ilustrado gobernador Coutinho, del que ya se ha hablado, tuvo poca influencia. Un inteligente historiador, Fernando da Silva Correa, informaba hacia 1789 que el ochenta y ocho por ciento de la renta de Luanda procedía de la trata.[13]

Detrás de estos mercaderes y actuando todavía, en el XVIII, como tratantes a gran escala, estaba el pueblo luanda, cuyo centro se hallaba a orillas del río Kasai, a un millar de kilómetros tierra adentro. Sus guerras de expansión lo habían llevado hasta el lago Tanganika, al este, y hasta el río Kwango al oeste. Estas conquistas abrieron desde el corazón de África un gran canal de tributo en forma de esclavos. A mediados del siglo, los luanda formaban un pueblo de comerciantes muy activos, cuya antigua capital, Mussumba, era sede de una gran feria, en la que el comercio de esclavos constituía el negocio más provechoso. Una ruta comercial iba de Mussumba a la costa, en Loango, dejando a un lado el Congo y Angola, ruta que a veces procuraba a los vili esclavos procedentes de lo que ahora es Zambia.

El reino mbundu de Ndongo, gobernado por el *ngola*, título del que se deriva el nombre de Angola, sobrevivió. La capital, Kabasa, donde todavía fingía gobernar desde un conjunto de chozas comunicadas con tejado de plumas de pavo real, estaba situada en un territorio fértil y próspero, cuyas palmeras producían vino, cuyas mujeres cuidaban del ganado y cuya moneda era sal de roca, extraída en bloques cúbicos de las minas de Kisama. El río Cuanza abría un fácil acceso al interior.

Los colonos portugueses de Angola poseían muchos esclavos, y se

decía que algunos disponían de hasta tres mil, empleados en la agricultura o la pesca, o bien alquilados, mientras que otros hacían de barbero y hasta de médico; ningún portugués en aquella época hubiese soñado siquiera con salir a la calle sin dos esclavos que cargaban una hamaca, mientras un tercero portaba un quitasol.

Parece ser que Angola existiera primordialmente para el comercio de esclavos, que se veían por todas partes. Muchos procedían del centro del continente y hasta de más lejos. El explorador francés capitán Louis Grandpré conoció en 1787 a una africana que debía de venir de África oriental, pues recordaba haber visto el sol «salir por encima del agua».[14]

Benguela era el último puerto de la trata en la larga costa del África occidental y del África central. La falta de esclavos en África del Sur se explica en parte por la escasez de puertos idóneos; pero también por la oposición decidida de los africanos que combatían ferozmente contra las europeas. Pero desde los primeros tiempos hubo también esclavos transportados a través del Atlántico desde Mozambique y Madagascar y de las posesiones portuguesas de Asia. Hubo asimismo un importante tráfico de esclavos hacia las islas indias, a cuyos puertos se decía que, entre 1720 y 1800, habían sido transportados en buques europeos desde Mozambique hasta ciento veinticinco mil. El interés de Francia por esta trata del África oriental era considerable. Por ejemplo, el *Trois Cousins* salió de Saint-Malo el 11 de enero de 1784 hacia la India y la isla Mauricio; de regreso, llegó al África occidental el 2 de junio de 1785 y en Malembo, al sur de Loango, compró ochocientos ochenta y ocho esclavos que llevó a Cap François, en Santo Domingo, adonde llegaron vivos setecientos. Pero la trata principal del África oriental estaba todavía bajo los auspicios de los portugueses, cuya influencia era decisiva en toda la región desde que la abrieron por primera vez a comienzos del siglo XVI. Ya en 1520 Simão de Miranda controlaba la capitanía de Sofala y Mozambique, mientras se ocupaba de enviar esclavos a Portugal. En el XVIII, este comercio, dirigido ahora hacia las Américas, era el más importante de esa costa.

Muchos cautivos se conseguían también en Madagascar, «una vasta isla con abundancia de esclavos», según William Beckford, alcalde de Londres, que los necesitaba para sus plantaciones de caña de Jamaica.[15] En el siglo XVII, a veces se les transportaba por el este, vía Manila, y desde aquí a través del Pacífico a Acapulco, en la Nueva España, donde se les vendía como «chinos», que no deben confundirse con el pequeño número de chinos auténticos y de filipinos que, después de que Miguel de Legazpi abriera el Pacífico en 1564-1565, llegaron a México en los galeones de Manila. Pero esta trata fue abandonada porque incluso para los españoles el viaje era demasiado largo. A finales del XVIII muchos tratantes de Bristol intervinieron en la trata del este africano, y la Compañía del Mar del Sur, a la que la RAC no proporcionaba bastante material, enviaba un considerable número de esclavos a las Américas desde Madagascar. La Compañía

de las Indias Orientales advirtió a estos tratantes y a otros, como Frederick Philipse, de Nueva York, que se apartaran de la isla, a la que consideraban como una de sus zonas comerciales reservadas. Pero los mercaderes de Bristol no hicieron caso, y tampoco lo hicieron los de Nueva Inglaterra; también en Charleston, en Carolina del Sur, se sentía preferencia por los esclavos de esta zona. Un anuncio de Charleston decía: «El carácter de los esclavos de la costa oriental africana es ya tan conocido que no es necesario mencionar que se les prefiere a todos los demás negros.» Alrededor de 1780 entró en la trata internacional el puerto de Quelimane, donde el pionero fue un franco-portugués, Pedro Monero, una de esas innumerables personalidades de sangre mezclada que se encuentran en posiciones de influencia en la compleja historia de la trata atlántica.

19. UNA GRAN ESCASEZ DE ESCLAVOS

> [El rey de Ouidah] cuando hay gran escasez de esclavos y no puede proporcionarlos de otra manera a los buques, vende trescientas o cuatrocientas de sus esposas para completar el número...
>
> Capitán THOMAS PHILLIPS, 1694

Hacia finales del siglo XVIII unos ochenta mil esclavos atravesaban el Atlántico todos los años. Hoy turba pensar en cómo se conseguían estos esclavos antes de serlo, igual que entonces. En 1721 la RAC inició una de las investigaciones que dan renombre a Gran Bretaña: pidió a sus agentes en África que descubrieran cómo se obtenían estos esclavos, cuántos días caminaban hasta la costa desde su propio país, si se habían convertido en esclavos de alguna manera que no fuera la de caer prisioneros de guerra y si existía alguna otra manera de hacerse con ellos sin llevarlos a la costa para su venta a los europeos.[1] La conclusión de la investigación fue poco clara, pese a la meticulosa acumulación de informaciones.

Los tratantes europeos obtenían la inmensa mayoría de esclavos mediante la compra o negociación con jefes locales, mercaderes o nobles. Algunos se conseguían directamente con las guerras libradas por europeos, principalmente en Angola, y excepto durante los primeros tiempos de los portugueses en la costa africana, hasta 1448, fueron pocos los europeos que los obtuvieron mediante secuestro.

Los africanos que proporcionaban la mayoría de esclavos a los europeos los conseguían como en la antigüedad mediterránea o en el Medievo europeo: primero, como resultado de guerras; segundo, como castigo a las personas afectadas; tercero, por la pobreza, que obligaba a vender los propios hijos o hasta a venderse uno mismo, y cuarto, por secuestro, tan frecuente entre los africanos como raro entre los europeos.

Los monarcas africanos a menudo compraban esclavos (que pudieron obtenerse previamente por alguno de estos procedimientos), con el fin de venderlos a europeos o a otros africanos, en especial árabes.

Distintos observadores expresaron juicios distintos, a menudo decisivos, en lo que se refería a ellos mismos. En el siglo XV, el veneciano Ca'da Mosto informaba que muchos esclavos eran cautivos de guerra, que a muchos de ellos los habían integrado en la economía local, mientras que a otros los vendían a los «moros» a cambio de caballos. Unos cien años más tarde, Pieter de Marees, sin embargo, creía que los esclavos de la Costa de Oro eran en primer lugar, «pobres gentes que se convierten en esclavos porque no pueden ganarse la vida; en segundo lugar, personas que deben a su rey algunas mul-

tas que no pueden pagar; en tercer lugar, niños vendidos por sus padres porque no tienen medios para criarlos». Jean Barbot, tras dos viajes de la trata a finales del XVII, indicaba sobre los esclavos que poseían los monarcas africanos que «son prisioneros de guerra... o, si son de su mismo pueblo, se condenan a la esclavitud por algún delito. Pero hay también los que han sido secuestrados por sus compatriotas, sobre todo niños que están en los campos para vigilar el molino, o que han sido capturados cuando iban por los caminos».[2] Poco después, Willem Bosman, de la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales, era de la opinión que la guerra explicaba la existencia de esclavos: «A veces sucede, cuando los países del interior están en paz, que no hay esclavos para vender, de modo que... el comercio es muy incierto en este lugar.»[3] En 1730, Francis Moore, un experimentado tratante inglés, que había sido factor de la RAC en Fort George en el río Gambia, describía cómo los mandingos, los intermediarios en la trata de la región, llevaban a la costa «esclavos en número de dos mil que, dicen, han sido capturados en la guerra y comprados a los distintos príncipes que los hacen prisioneros».[4] Unos años después, John Newton, que pasó varios años en Bissau y también sirvió como marinero y como capitán en buques negreros, creía que la mayoría de los esclavos procedían de guerras, que éstas se acabarían si se acabara la trata, aunque también creía que los europeos no fomentaban especialmente estas guerras.

En 1789 en otra investigación británica sobre la naturaleza de la trata, esta vez ordenada por el Consejo Privado, el capitán de la armada real sir George Young, que luego fue almirante, indicó que, a su parecer, la mayoría de los esclavos eran prisioneros de guerra, pues «una aldea más fuerte que otra ocupa la más débil y envía a sus habitantes al buque».[5] James Penny, un capitán de Liverpool que había realizado once viajes a África, declaró en la misma investigación que «en Bonny... los tratantes van tierra adentro para comprar esclavos... en grandes canoas, con dos o tres personas principales y con capacidad para cincuenta hombres en total. Las canoas van juntas, para defenderse si las atacan. En la fuente de estos dos ríos hay un mercado donde los tratantes negros compran los esclavos a otros tratantes negros, que los traen del interior del país». Cuando le preguntaron si había observado en estos esclavos heridas recientes, Penny contestó: «No muy a menudo», pero dijo que «algunas veces» lo observó.

Agregó que «por el gran número de esclavos que se exportan anualmente... uno podría imaginar que con el tiempo el país se despoblaría, pero en lugar de esto, no se percibe ninguna disminución de su número, y por todo lo que hemos podido saber por los propios indígenas que viajan al interior del país, éste está muy poblado, pero cómo se consigue tal número de esclavos es algo que, creo, ningún europeo sabe. La mejor información es que... gran número son prisioneros de guerra, traídos en grupos de cincuenta o cien por los tratantes negros de esclavos, otros tantos se venden por brujería y otros

delitos verdaderos o imputados, y se compran a cambio de mercancías europeas y sal, que es un artículo muy apreciado y buscado con avidez por los indígenas, tanto que se separan de sus esposas e hijas y de todo cuanto les es querido para obtenerlo, si no tienen esclavos que vender, y que siempre forma parte de las mercancías para la compra de esclavos en el interior del país... La muerte o la esclavitud eran y todavía son las penas por casi todos los delitos... El destino de los presos está determinado también, en gran medida, por la estación del año y la oportunidad de utilizar sus servicios. Si se les capturó ya terminada la cosecha, no se les perdona, pero si se les captura antes de que comience la temporada del arroz, tienen una suerte distinta, pues se les guarda para que cultiven los arrozales, y se les vende después de la cosecha a las tribus cercanas al mar, que no tienen otro medio para conseguir esclavos que la compra, o bien se les retiene como esclavos de labor y se quedan para siempre en el mismo lugar».[6]

Treinta años más tarde, Eyo Honradez II, en el río Viejo Calabar, le dijo al misionero inglés Hope Waddell que los esclavos «vienen de distintos países y se venden por distintas razones, algunos como prisioneros de guerra, otros por deudas, otros por quebrantar las leyes del país, y algunos por personajes que los odian. El rey de una ciudad vende a quienes le desagradan o a quienes teme; su sucesor vende sus esposas. Uno engatusa a los hijos de su hermano para que vayan a su casa y los vende; el hermano no dice nada, pero espera su oportunidad y vende los hijos del otro».

Después de tomar en consideración estos informes tan diferentes, basados en observaciones personales y parciales, sostenidos con convicción por muchas personas de contradictoria experiencia, resulta un alivio encontrar algunas estadísticas. Éstas se derivan de un análisis de los esclavos llevados a Sierra Leona, cuando era una colonia de esclavos emancipados, y fueron elaboradas por el filólogo Sigismund Koelle a mediados del siglo XIX. No es una estadística exacta para toda África occidental, desde Arguin a Mozambique, pero sus cifras indican que el treinta y cuatro por ciento de los informadores de Koelle fue capturado en guerra, el treinta por ciento había sido secuestrado por africanos, el once por ciento había sido vendido después de que les condenaran en un proceso judicial (con el adulterio en numerosos casos, porque se trataba de uno de los pocos «delitos» que los acusados estaban dispuestos a confesar), un siete por ciento había sido vendido para saldar deudas y otro siete por ciento había sido vendido por parientes o amigos. El restante once por ciento era de esclavos que encajaban en dos o más de estas categorías, por ejemplo refugiados que fueron secuestrados. De los que fueron capturados en guerra, la mayoría había sido víctima, de una u otra manera, de una reciente *jihad* de los fulani islámicos, que eran los grandes «manufactureros» de esclavos de finales del XVIII, aunque tanto los fula como los mande fueron vendedores de esclavos en escala importante antes de la «guerra santa».

Durante los debates en Inglaterra y Norteamérica acerca de la

abolición de la trata, los filántropos insistían en que los africanos emprendían guerras deliberadamente con el fin de obtener esclavos. Pero las guerras eran frecuentes en África antes de la llegada de los europeos, y probablemente se emprendían, a veces, para obtener esclavos. Ca'da Mosto, por ejemplo, señalaba que «los jefes negros están continuamente en guerra» y Pacheco, como se ha visto, afirmaba lo mismo refiriéndose a Benin. A finales del XVIII, visitantes europeos preguntaron sobre este asunto; Archibald Dalzell, partidario de la trata, al rey Kpengla de Dahomey, y Jean-Louis Dupuis, adversario de la trata, al rey Osei Bonsu, de los ashanti, preguntaron si iban a la guerra con el fin de procurar cautivos a los tratantes del Atlántico, y ambos contestaron que no, y que tenían sus propios motivos políticos para sus contiendas. Pudieron mentir, pero no está claro por qué lo harían. Mas los reyes de Dahomey apelaron repetidas veces a sus socios comerciales europeos para que les proporcionaran armas que les permitieran llevar a cabo las incursiones en territorio de sus vecinos del norte, indispensables para disponer de los esclavos necesarios con que llenar sus buques europeos.

Hubo ciertamente ocasiones en que se iniciaron guerras para obtener esclavos y venderlos a los europeos o a los árabes. Por ejemplo, un gobernador de Cabo Verde, de Almada, pensaba en 1576 que el jefe de Cayor, en el río Gambia, luchaba contra sus vecinos simplemente para pagar una deuda que tenía con un mercader de Cabo Verde. Incluso si la guerra en cuestión tenía un origen indígena, muy bien podía haberse prolongado expresamente más de lo necesario debido a la venta potencial de cautivos. Esto era especialmente así en la región de Senegambia, un punto importante de venta de esclavos en el siglo XVII. Y con seguridad hubo casos de guerras libradas por los europeos para hacerse con esclavos. Una fue la emprendida en 1620 por Mendes de Vasconcelos, gobernador de Angola, con el fin de ayudar al aumento de las exportaciones de esclavos. Los portugueses actuaron a veces como asesores militares de jefes africanos —del Congo y de Benin, en el XVI— y sus armas fueron muy útiles para lograr victorias y, en consecuencia, esclavos. A veces, en las monarquías de África occidental, si había mucha demanda de esclavos o mucha pobreza en la región, un jefe podía exagerar una ofensa recibida y ordenar que se destruyera la aldea supuestamente ofensora y sus habitantes reducidos a la esclavitud. En ocasiones, esto ocurría porque el jefe africano deseaba mercancías europeas. Al iniciarse el XVIII, la RAC se convenció de que las guerras eran favorables a sus negocios; por ejemplo, un agente suyo en Cape Coast, Josiah Pierson, comentaba en 1712 que «se espera para pronto el combate, tras el cual el comercio florecerá».[7]

Al término del XVIII, el *Newport Mercury* informaba que hubo un tiempo en que «los akim y los ashanti luchaban, los valerosos fanti [pueblo de la costa] saqueaban y robaban akim, que estaban tan debilitados por el hambre que se entregaban en gran número a quien les prometiera alimentos, de modo que abundaban los esclavos... No

se limitaban a robar akim, pues los ashanti empezaron a saquear las *fanty crooms* [ciudades] y sus plantaciones, con lo cual reunieron unos mil, de los cuales nosotros [la RAC] compramos trescientos en ocho o nueve días, en el fuerte Brew [cuartel general de Richard Brew]».[8]

Por otro lado, en una investigación ordenada por la Cámara de los Comunes, un testigo, el teniente de la armada real John Matthews, buen conocedor de la costa occidental africana, dijo: «Acepto que los esclavos son a menudo prisioneros capturados en guerra, pero no que estas guerras se emprendan simplemente para hacerse con esclavos; pues el rey o jefe de una tribu no tiene poder para hacer la guerra a otra tribu sin la aprobación o el consentimiento de las gentes principales de su pueblo, y no puede concebirse que se pueda obtener este consentimiento sin que les atraiga el resentimiento de los países vecinos.» El hecho era, agregó con ecuanimidad, que «las naciones que habitan el interior de África profesan la religión mahometana y siguiendo lo prescrito por su profeta, están perpetuamente en guerra con las naciones vecinas, que se niegan a aceptar sus doctrinas religiosas... Los prisioneros hechos en estas guerras religiosas proporcionan una gran parte de los esclavos que se venden a los europeos, y si no tuvieran este medio de librarse de ellos, los matarían».[9]

De todos modos, el minerólogo sueco Carl Bernard Wadström comentó: «Las guerras que los habitantes de las zonas interiores del país... sostienen unos contra otros son esencialmente de naturaleza rapaz y deben su origen al número de esclavos que los mandingo o los tratantes de la isla suponen que desearán los buques que llegan a la costa. De hecho, estas incursiones de rapiña dependen tanto de la demanda de esclavos que, si un año hay una presencia mayor de la habitual de barcos europeos, se observa que al año siguiente traen del interior mayor número de cautivos.»[10]

La diversidad de opiniones era considerable. Para la ensenada de Biafra, por ejemplo, nada indica que las incursiones y las guerras produjeran más que un pequeño porcentaje de los esclavos exportados en los siglos XVIII y XIX. La guerra, aunque siempre existía, era a una escala demasiado reducida para proporcionar muchos cautivos. En algunos lugares de esta zona africana, las reglas aceptadas impedían que se vendieran como esclavos los prisioneros; en lugar de eso, se los comían o a sus jefes se les cortaba la cabeza y se guardaba como trofeo, al modo como los europeos cortaban la cabeza de los animales que cazaban. Un médico naval que estuvo en Bonny alrededor de 1780, Alexander Falconbridge, escribió que «nunca vi a negros con heridas recientes, que hubieran debido estar presentes, al menos en algunos, de haber sido capturados en combate. Y como es deber del médico examinar a los esclavos cuando se compran, esta circunstancia no hubiese podido escapar a mi observación».[11]

Sin embargo, no puede ponerse en duda que la trata estimulaba las guerras en África central, de donde, a fin de cuentas, se exportaba la mayoría de los esclavos a través del Congo y Angola. Las armas

vendidas por los norteuropeos exacerbaban las características agresivas de cualquier pueblo agresivo. Las constantes incursiones de los lunda contra sus vecinos, las de los jagga en contra de los suyos, y las tropas angoleñas de negros, mulatos o blancos, en las fronteras de sus dominios deben explicarse en gran parte por la demanda de esclavos. Muchos de los problemas de las monarquías africanas no habrían existido, sin duda, de no ser por la trata atlántica, pero debe darse por cierta la relación entre la trata y el hundimiento de algunos reinos y el ascenso de otros. Antes de 1500 no había habido un comercio importante de esclavos en esta región septentrional, a diferencia de lo que ocurría en la región conocida de modo vago como Guinea, y Vansina, un historiador de «los reinos de la sabana», ha dicho que «la trata explica gran parte de la historia de los reinos del África central entre 1500 y 1900».[12]

Los holandeses, por su parte, se convencían a sí mismos de que la trata tenía efectos pacificadores entre los africanos; los informes de la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales indican que sus empleados creían que la paz era indispensable para que llegaran esclavos a la costa: «Que se haya casi extinguido el fuego de la guerra entre los indígenas es una buena noticia» decía un informe.[13] Pero los holandeses, en el siglo XVII, a diferencia de los portugueses antes, no vacilaban en cambiar armas de fuego, principalmente mosquetes, por esclavos. Tampoco les importaba hacerlo a los ingleses y los franceses.

Con frecuencia había escasa diferencia entre una guerra entre dos pueblos y una incursión de un jefe a la ciudad o aldea vecina a la suya. No existía mucha diferencia entre hacer prisioneros en el campo de batalla o apoderarse de ellos en una aldea después de capturarla. El secuestro de personas por parte de reyes tenía lugar casi a diario en África, por lo menos en la temporada seca, según la opinión del doctor Wadström, y esto lo hacían todos los reyes de la costa. Los europeos, ciertamente, a veces alentaban estas actividades. Por ejemplo, los militaristas habitantes de las islas Bissagos no buscaban territorio ni modificaciones estratégicas cuando en sus devastadoras canoas emprendían incursiones unos contra otros o contra la costa de tierra firme, en los siglos XVI y XVII; su único propósito era obtener esclavos para los portugueses. A finales del XVIII, sir George Young pensaba que en Senegambia «los funcionarios franceses y los mulatos que acompañan su embajada excitan a la guerra por medio de una embriaguez constante». El médico John Atkins describió al rey de Ouidah «tan absoluto como un verraco», que «a veces hace acuerdos con sus vecinos... pero si no puede obtener un número suficiente de esclavos por este medio, manda un ejército y despuebla. Él y el rey de Ardra [Allada] cometen grandes pillajes tierra adentro».[14]

En incursiones de este tipo, se consideraba carentes de valor a los viejos, las mujeres y los niños y a menudo se les mataba. A veces,

como señaló el explorador alemán Heinrich Barth todavía en 1850, en Burnau, en el norte de Nigeria, en una de esas incursiones se dejó que murieran desangrados ciento setenta hombres en plena juventud. El oficial naval inglés sir George Young encontró una vez a un hermoso niño que había sido secuestrado la noche antes; los africanos no lograron venderlo e iban a arrojarlo al mar, dijeron, ante lo cual Young compró el niño por un «cuartillo de vino de vidonia» [islas Canarias] y en Inglaterra lo regaló al primer ministro lord Shelburne, que, según creía, todavía lo tenía diez años más tarde. En Angola, los intermediarios negros obtenían muchos esclavos mediante el secuestro, pero eran comunes las incursiones al norte, donde ayudaban a consolidar el califato de Sokoto.

En ocasiones, los reyes africanos recurrían a incursiones en su propio territorio para satisfacer la demanda europea de esclavos, pero esto era algo excepcional; fue a causa de esta costumbre que se derrumbó el imperio akwamu. De todos modos, en la cuarta década del XVIII, un rey del río Saalum, entre Cabo Verde y Gambia, solía atacar de noche sus propias aldeas, incendiaba las casas y capturaba a los habitantes que huían, para venderlos; tres décadas más tarde, los reyes de los ashanti Kusi Obudum y Osei Kodwo también permitieron al derrotado rey Ebicram hacer incursiones en las ciudades ashanti de Akwapim y Accra.

El secuestro a cargo de mercaderes o de individuos independientes era «una manera común de procurarse esclavos», según Wadström. De modo que si había que viajar, se hacía en grupos numerosos y armados. El científico sueco explicaba que «como cada ciudad tiene sus propios *cabiceers* o jefes... cada uno envidioso de los secuestros de los otros, no se atreven a alejarse ni siquiera un kilómetro o dos de su casa sin llevar armas de fuego, pues cada uno sabe que son sus propios robos y vilezas de unos contra otros lo que permite mantener el comercio de esclavos con los europeos, y como su fuerza fluctúa, no es raro que quien hoy te vende esclavos al cabo de unos días sea vendido en alguna ciudad vecina...».[15]

A los niños casi siempre se les dejaba con vecinos, si los padres se ausentaban, y muchos de ellos pasaban muchas horas sentados en lo alto de árboles, vigilando por si llegaban secuestradores. Olaudah Equiano, un esclavo de la región de Gambia, uno de los pocos que sobrevivió para explicar su experiencia de la trata, contó que «en general, cuando los adultos de la vecindad estaban lejos, trabajando en el campo, los niños se juntaban en la casa de alguno, para jugar, y alguno de nosotros solíamos encaramarnos a un árbol para estar alerta por si veíamos asaltantes o secuestradores. Un día, mientras vigilaba desde lo alto de un árbol de nuestro patio, vi a una de aquellas gentes llegar al patio de nuestro vecino, para raptar, pues había varios muchachos fuertes. Di inmediatamente la alarma y el raptor se vio rodeado... de modo que no pudo escapar antes de que llegaran algunos de los mayores y lo sujetaran. Pero... un día, cuando los mayores estaban lejos, trabajando, como de costumbre, y sólo queda-

mos en la casa yo y mi querida hermana, dos hombres y una mujer saltaron nuestros muros y en un instante nos atraparon y, sin darnos tiempo de gritar, nos taparon la boca y huyeron con nosotros hasta el bosque cercano. Luego, nos ataron las manos y nos llevaron tan lejos como pudieron». Equiano explicó que cuando llegaron a una aldea que él reconoció, trató de gritar, pero sus secuestradores lo metieron en un saco. Pronto lo separaron de su hermana y lo vendieron a un jefe africano, que se mostró razonablemente bondadoso. Se escapó, regresó a su casa, fue capturado y vuelto a vender y más tarde vendido de nuevo a gentes que lo vendieron a los ingleses.[16]

Wadström describió cómo esta «rapiña» era practicada por individuos que, «tentados por las mercancías traídas por los europeos, están al acecho unos de otros. Con este fin, vigilan los caminos, de modo que un negro que viaja no puede escapárseles... Un moro se apoderó de un negro y lo trajo a Senegal y lo vendió a la Compañía [Francesa de Senegal]. Unos días después este mismo moro fue apresado por varios negros que lo vendieron a su vez. La compañía raramente compra moros, pero como estaba obligada, a consecuencia de su licencia, a abastecer a la colonia de Cayena con cierto número de esclavos, y como varios buques... no podían completar sus cargamentos, no tuvieron escrúpulos en comprar este moro... La suerte hizo que el moro, una vez comprado, fuese embarcado en el mismo barco en que iba el negro que él había apresado. En cuanto se vieron, se pelearon, lo que causó un gran tumulto de varios días en el barco. Estos encuentros suelen suceder en los buques de esclavos» añadía el sueco, «y la ira que provocan raramente o nunca se apacigua, hasta que ocurre algo malo».[17]

Willem Bosman, con cuarenta años de experiencia en la costa africana, escribió a principios del XVIII que «nueve de cada diez esclavos son de otros países».[18] Este comentario sugiere que una décima parte procedía de entre los del mismo pueblo que vendía. Había dos posibilidades: que los esclavos lo fueran como resultado de un castigo, o que se vendieran por la pobreza de sus padres. Sir George Young creía que el castigo era la forma más usual, aunque en segundo lugar. Era frecuente en Angola. En la sociedad africana, deudores, asesinos y adúlteros también eran castigados a menudo con la venta como esclavos. A veces se castigaban así delitos insignificantes. «Cualquier delito fútil se castiga del mismo modo», escribía Francis Moore de la RAC en los años de 1730. En ocasiones se trataba de igual modo la insolvencia. La mera existencia de la trata, pensaba Moore, significaba que cada vez más delitos se castigaban con la esclavitud, y que esto tenía una ventaja, pues «hacen de cualquier cosa un delito, para vender esclavos... En Cantor [en el río Gambia] un hombre que vio cómo un tigre [probablemente un león] devoraba un ciervo al que él había dado muerte y colgado cerca de su casa, disparó contra el tigre y la bala mató a un hombre; el rey no sólo lo condenó a él a ser vendido sino también a su madre, sus tres hermanos y tres hermanas...».[19]

Bonny, que a finales del XVIII estaba convirtiéndose en el mercado de esclavos más importante del delta del Níger, recibía esclavos como consecuencia de multas impuestas por el oráculo Chukwu. Estos esclavos eran condenados por delitos individuales o hasta familiares, y se decía que el oráculo se los había comido, pero en realidad los sacerdotes aro los entregaban a los mercaderes de la costa, una misión clerical que ciertamente ni los jesuitas superaban. Los adeptos que consultaban al oráculo cuyas preguntas se consideraban estúpidas, a veces, también acababan como esclavos en un extraño tratamiento de la locura. Se ha sugerido, acaso con exageración, que más de la mitad de los esclavos de los puertos del delta lo eran por este procedimiento.

En toda África la venta como esclavo era un castigo de los ladrones reincidentes. Secuestrar con el fin de esclavizar solía castigarse con la esclavización del secuestrador. El adulterio de la mujer o de un hombre si trataba de seducir a la esposa de un personaje podía conducir también a la esclavitud. En 1821 se vendió en Calabar un efik «por haber violado a las esposas de su padre». Las personas anormales a veces se vendían: gemelos, madres de gemelos, niños con deformaciones y hasta niñas que menstruaban antes de la edad prevista.

Thomas Poplett, de la Compañía de Mercaderes Comerciantes con África, que se hallaba en Gorée, durante el tiempo que la ocuparon los ingleses en la guerra de los Siete Años, informaba que las aldeas del Senegal que se retrasaban en el pago de tributos a menudo proporcionaban esclavos: «Cada aldea paga un impuesto al rey... y se paga en esclavos, pólvora, munición, brandy, tabaco y otras mercancías traídas de Europa; cuando este impuesto no se paga con regularidad, el rey avisa de que debe pagarse y si no se hace dentro de un plazo determinado, se presenta con un escuadrón y ocupa la aldea, y se lleva presos a gran número de sus habitantes, que retiene cierto tiempo; si se pagan los impuestos, devuelve los prisioneros, y si no, los vende como esclavos.» El capitán Phillips recordaba en 1694 que el rey de Ouidah «a menudo, cuando hay gran escasez de esclavos y no puede proporcionarlos de otra manera a los buques, vende a trescientas o cuatrocientas de sus esposas para completar el número».[20]

Cuando una familia no tenía nada que comer podía suceder que vendiera a los niños. Podían empeñarse los hijos. También se vendían esclavos domésticos; el treinta por ciento de cuantos informaron a Sigismund Koelle, a mediados del XIX, habían sido esclavos domésticos antes de que sus amos los vendieran.

Los europeos secuestraban a algunos africanos. Pero la mayoría de los tratantes europeos, especialmente si trabajaban para una compañía importante, como la RAC, estaban siempre decididos a mantener buenas relaciones con los africanos y, por tanto, evitaban secuestrar al azar, pues esto privaría de su ganancia al tratante africano; pero los «tratantes separados», los intrusos, hombres de Nantes y Bristol a comienzos del XVIII, «no se preocupaban del futuro, en comparación con su deseo de ganancia inmediata», y a veces rompían las

reglas. Hubo secuestradores que acabaron mal; el doctor Wadström describió cómo, en la isla de Gorée, el capitán de un buque inglés, que llevaba cierto tiempo en el río Gambia, atrajo a bordo a algunos indígenas y levó anclas. «Su buque... tuvo que volver a la costa desde la cual se hizo a la mar y se vio obligado a echar anclas en el mismo lugar donde cometió su acto de traición. En aquel momento, otros dos buques ingleses se hallaban anclados en el mismo río. Los indígenas estaban decididos a tomar represalias... Abordaron los tres buques y, después de adueñarse de ellos, mataron a la mayor parte de los tripulantes. Los pocos que escaparon para explicar lo sucedido tuvieron que refugiarse en la vecina factoría francesa.»[21]

En general, por tanto, los tratantes europeos con experiencia evitaban llevarse a africanos sin previa negociación y pago, pues de hacerlo habrían perjudicado las posibilidades para el futuro. Pero esta prudente conducta no era la de los *lançados*, los interesantes colonos afroportugueses cuyas familias habían vivido durante tres siglos en los estuarios de los ríos de Guinea. Se conducían como si fueran africanos y lanzaban incursiones en las costas en busca de esclavos, en la región de Bissau y de Cacheu. Al capitán Towerson, el primer tratante inglés que fue a la Costa de Oro, le dijo el rey de Shama alrededor de 1550, que los «portugueses son hombres malos... y los hacen [a los africanos] esclavos si pueden capturarlos».[22]

Pero los europeos también conseguían algunos esclavos «robándolos». En 1702, los africanos de cerca del cabo Mesurado se quejaron a Willem Bosman, de la Compañía Holandesa, de que «los ingleses habían estado allí, con dos grandes buques, y habían pillado la región, destruido todas sus canoas, saqueado sus casas y se habían llevado a algunos de sus hombres como esclavos».[23] En 1716, el rey de Fooni recibió cinco hombres del agente principal de la RAC en el río Gambia, cuya misión era «tomar un lugar río arriba llamado Geogray y *panyar* [secuestrar] a sus habitantes y hacerlos esclavos».[24] Dos años después, Bennet, el agente de la RAC en Commenda, en la Costa de Oro, fue acusado de alentar a su artillero, un africano, a apoderarse de muchachas y muchachos negros, con el fin de venderlos a capitanes ingleses. John Douglas, del *Warwick Castle*, un barco negrero, informó que desembarcó en Bonny, en 1771, y vio «a una mujer joven salir del bosque para bañarse en la costa y luego vio a dos hombres que salieron del bosque y capturaron a la mujer, le ataron las manos en la espalda, la pegaron y maltrataron, por la resistencia que opuso, y me la trajeron para subirla a bordo, cosa que hice, pues había orden del capitán a la tripulación que cuando alguien llegara con esclavos, en seguida se les subiera a bordo». Richard Drake, un locuaz capitán del siglo XIX, escribió que en el primer barco en que sirvió, alrededor de 1805, el capitán Fraley de Bristol solía comerciar por trueque, «pero también organizaba expediciones de caza por su cuenta... en los pequeños ríos que desembocan en el Gambia... Era costumbre que grupos de marineros y negros de la costa acecharan, ocultos, cerca de los ríos y aldeas, y que se apo-

deraran de los rezagados, de dos en dos o de tres en tres, cuando pescaban o cultivaban sus campos».[25] El general Rooke, con mando en Gorée cuando este lugar estaba en poder de los ingleses, declaró ante el comité de la Cámara de los Comunes, en 1790, que cuando unos ciento cincuenta africanos acudieron a recibirlo como gobernador, tres capitanes ingleses de la trata sugirieron que los llevaran a todos a las Indias occidentales, afirmando que cualquier gobernador anterior habría aprobado en seguida la idea.

Pero siempre había entre los tratantes cierto sentido de, digamos, las prioridades. Francis Moore explicó que además de los esclavos que los mercaderes traían del interior, muchos se compraban en el río Gambia mismo. «O los han capturado en la guerra, como los otros, o son condenados por delitos, o los han robado, lo cual es muy frecuente... Los hombres de la compañía nunca compran de los últimos si sospechan, sin llamar al alcalde o jefe del lugar y consultar el asunto con él.» En 1765, el capitán Charles Thomas, que había llevado el *Black Prince* directamente de Virginia a Guinea, se enfureció cuando le sugirieron que «había llevado clandestinamente y por la fuerza a varios hombres libres de la costa de África... Me preocupa mucho que se me acuse de una acción que condenaría en otra persona».[26]

Mucho antes de que los europeos llegaran a las costas africanas, abundaban las ferias donde podían comprarse y venderse esclavos, a disposición de los pueblos costeños.

Entre los grandes mercados de Senegambia, por ejemplo, estaban los de Bambuhu, Khasso, Segú y Bambarena. A finales del XVIII, cerca del último de los citados, el jefe local disponía, bajo guardia, de algo que podría llamarse una aldea de esclavos, donde se retenía a los cautivos hasta que eran vendidos. A veces, como es natural, nacían esclavos en estas aldeas, y Mungo Park, el temible botánico hijo de un granjero en las tierras del duque de Fowleshiels, cerca de Selkirk, que viajó por esta región en la última década del XVIII, creía que los tratantes africanos preferían los que habían sido criados como esclavos, pues no habiendo conocido nunca la libertad no pensaban en huir.

En el XVIII, en el llamado Sudán occidental la mayoría de los tratantes eran musulmanes. El islam, desde luego, seguía prohibiendo que se esclavizara a sus fieles, pero bendecía la esclavitud de los paganos al servicio de los musulmanes. Alrededor de 1780, casi todos los Estados islámicos del interior dependían del trabajo esclavo. Había esclavos en los hogares, en los talleres, en los campos, en los harenes (como eunucos y como concubinas), entre los funcionarios y en los ejércitos. Algunos esclavos llegaban a ocupar cargos importantes, como había ocurrido en Roma y en la España árabe, aunque ni siquiera estos esclavos privilegiados estaban protegidos contra las injusticias de sus dueños. Reyes y nobles dependían de las incursiones y de la trata. De no haber habido esclavos, las mujeres habrían te-

nido que trabajar y, por ello, no las habrían mantenido reclusas, cosa que hubiese sido un grave delito, según el Corán, y hubiese expuesto al delincuente al fuego del infierno. Una característica de la trata islámica, ausente en la atlántica, era el interés por los eunucos para guardar los harenes de las monarquías africanas y del imperio otomano; algunos eunucos llegaban a funcionarios; en el Sudán occidental era práctica corriente la castración de jóvenes esclavos, aunque, a menos que el cirujano fuera miembro de la tribu mossi, del actual Volta Superior y Ghana, reputada por su habilidad, las pérdidas de vidas en estas operaciones eran considerables.

En el mundo islámico los esclavos gozaban de ciertas ventajas. Era los únicos socialmente móviles. El transporte en un *coffle* de esclavos era una experiencia terrible, pero llegados a su destino, los esclavos tenían mayor posibilidad que en las Américas de llevar su propia vida. Los esclavos domésticos recibían siempre y no sólo ocasionalmente el trato de miembros de la familia. En las aldeas de esclavos, éstos tenían su propio huerto. Aunque existía siempre una distinción legal entre el esclavo y el hombre libre, había entre ambos poca diferencia económica y social. Los esclavos podían incluso poseer esclavos, y algunos participaron en las incursiones para hacerse con esclavos. Nada de esto afectaba directamente a la trata atlántica, pero la existencia en el interior africano de una vasta sociedad de esclavos estimulaba a las monarquías de la costa, tanto si eran islámicas como si no, a practicar la trata.

En el interior de lo que es hoy Nigeria había muchos mercados, entre ellos algunas importantes ferias, donde se vendían y compraban esclavos. Por ejemplo, en una isla más abajo de la confluencia de los ríos Níger y Benue, cerca de Igala, capital de Idah, se hallaba un importante mercado en el cual se vendían once mil esclavos por temporada, trescientos en una sola sesión. Estos mercados suministraban lo mismo a la trata musulmana que a la atlántica o a ambas.

De mercados como éste escribió Mungo Park: «Hay mercados... en los cuales el valor de un esclavo a los ojos de un comprador africano aumenta en proporción a la distancia de su reino de origen...» Por esto, era frecuente que los esclavos se transfirieran de un tratante a otro, hasta que perdían toda esperanza de volver a su reino de origen.

Park pensaba que los esclavos comprados por europeos en la costa se ajustaban habitualmente a la siguiente descripción hecha por él: «Cuando se captura a un hombre libre, sus amigos a veces pagan su rescate dando dos esclavos a cambio; pero cuando se captura a un esclavo, no tiene esperanza de redención... Los esclavos que Karfa [un tratante africano amigo de Park] traía eran todos prisioneros de guerra... Once de ellos confesaron que habían sido esclavos desde la infancia, pero dos se negaron a dar ninguna explicación sobre su condición anterior.» Mostraban todos mucha curiosidad y miraban con horror a Park, y preguntaron repetidamente si sus compatriotas eran caníbales. «Querían saber qué le ocurría a un esclavo una vez atravesaba el agua salada. Les dije que les hacían cultivar el campo, pero no

me creían, y uno de ellos, tocando la tierra con las manos, me dijo: "¿Tienen realmente tierra como ésta en la que poner los pies?"»[27]

Desde estos mercados del interior los esclavos marchaban bajo guardia, en *coffles* de un centenar, hacia los puertos. A menudo se les encadenaba de dos en dos o de tres en tres, y a veces tenían que cargar sobre la cabeza mercancías (agua, sorgo, marfil, cera, cuero) o hasta piedras, para dificultarles la huida.

Desde luego, se trataba mal a los esclavos, en África, antes de llevarlos a que los compraran los europeos. Barbot explicaba que muchos de ellos «recibían un trato duro y bárbaro de parte de sus amos, que los alimentan mal y les pegan inhumanamente, como puede verse por las cicatrices y heridas en los cuerpos de muchos cuando nos los venden. Apenas si les permiten llevar unos harapos para cubrir su desnudez, y se los quitan al venderlos a los europeos, y siempre van con la cabeza sin cubrir... Si mueren, nunca los entierran, sino que arrojan en cualquier lugar su cuerpo, para que lo devoren los pájaros o las bestias de presa».[28]

Tanto la RAC como Barbot, como todos los europeos, estaban a merced de los más fantasiosos relatos, y los africanos que les vendían los cautivos les decían que en el interior del continente «había enemigos feroces, salvajes e irreconciliables, que bebían sangre humana y devoraban a sus prisioneros...». Estas exageraciones las contaban tratantes que transportaban sus esclavos uncidos a yugos, llamados *bois mayombé*, mediante el cual, si el esclavo no avanzaba, el vigilante podía asfixiarlo tirando de él y hasta estrangularlo. No querían que los europeos curiosearan en sus actividades.

Según Bosman, muchos de los esclavos de la costa próxima al estuario del Gambia, eran «brumbrongos y petcharias, pueblos que tienen lenguas diferentes y que traen de muy al interior, atándolos unos a otros en largas hileras de treinta o cuarenta hombres, con un colmillo de elefante o una carga de maíz sobre la cabeza de cada uno. En su camino desde las montañas, avanzan a través de grandes bosques, donde durante días no pueden conseguir agua, de modo que la llevan en grandes bolsas de piel en cantidad bastante para aguantar... Emplean [los tratantes] asnos, además de esclavos, para transportar sus mercancías, pero no camellos ni caballos».[29]

Un funcionario francés, Meinhard Xavier Golbéry, viajó por Senegal alrededor de 1780; visitó veinte pueblos africanos, con el propósito de extender entre ellos la influencia francesa, y vio «largas filas de cautivos que llegaban de todas partes al mercado de la trata, y nos asombró saber que muchas de estas caravanas de esclavos no llegaban a Galam, en Senegal... ni a las factorías de los ríos Sherbro, Gabón, Volta, Benin y Zaire [Congo] sin haber hecho marchas de sesenta, setenta u ochenta días; calculando estas rutas, era evidente que venían de las regiones más centrales de África. Podemos, pues, estar convencidos de que el interior de este continente no es desierto como se ha imaginado...».[30] Lo más probable es que los esclavos a que se refería procedían de cerca de Timboctú.

El precio de un esclavo en la costa debía compartirse entre muchas personas, que durante el camino debían pagar peajes, impuestos y demás, de modo que es posible que el primer tratante, el secuestrador, o el captor en una ya olvidada escaramuza, recibiera sólo el cinco por ciento, más o menos, de lo que se pagaba en la costa.

Wadström señaló que en Senegambia «los desgraciados cautivos, muchos de los cuales son personas de importancia, como príncipes, sacerdotes y altos funcionarios, se ven conducidos por los mandingos en hileras de veinte, treinta o cuarenta, encadenados juntos, ya a Fort Saint Joseph en el río Senegal... o a lugares cercanos al río Gambia... Estos mandingos efectúan todo el viaje excepto en ciertas temporadas del año en que salen a su encuentro los tratantes de la costa, que reciben de ellos los esclavos y les dan a cambio las mercancías acostumbradas... Tuve la curiosidad de ver a algunos de los que acababan de llegar y se lo pedí al director de la compañía, que me condujo a las prisiones de los esclavos. Vi en ellas a los infortunados cautivos encadenados por los pies de dos en dos. Los magullados cuerpos de varios de ellos, cuyas heridas todavía sangraban, ofrecían un espectáculo abrumador...».[31]

Los *pombeiros* portugueses, que solían ser mulatos, entraron innumerables veces en las selvas tropicales al este de Luanda y Benguela, pero ninguno dejó un relato de sus experiencias. El único europeo que acompañó a una caravana africana de esclavos durante cierto tiempo y que escribió sobre ello fue Mungo Park. Su heroico viaje a Segú, capital de los bambara y gran mercado de esclavos, le permitió ver, el 10 de julio de 1796, «con infinito placer... el majestuoso Níger, tanto tiempo buscado, brillando al sol de la mañana, tan ancho como el Támesis en Westminster, corriendo hacia el este». Esta corrección de un error geográfico de siglos no necesita conmemoración alguna.[32]

Y, en efecto, no se conmemoró el 20 de julio de 1996, en una época en que se recordaban sobradamente descubrimientos mucho menos importantes.

La Asociación Africana era una entidad fundada en 1788, científica en sus inicios, que luego se volvió comercial. Ante ella, Park informó en 1799 de que un *coffle* típico de esclavos en el valle superior del río Senegal pasaba de ocho a nueve horas diarias de camino, desde el alba hasta comienzos de la tarde, es decir, antes del más abrumador calor del día. Cubriría, en buenas condiciones, un promedio de treinta kilómetros diarios. Algunas caravanas comprenderían hasta un millar de esclavos, además de varios centenares de cargadores y de guardias. Su jefe o *saatigi* era elegido tras discutir sus méritos.

Park escribió que los esclavos que había visto estaban encadenados por la pierna derecha a la pierna izquierda de otro. Los grilletes se conectaban con una cuerda y así los esclavos podían caminar, aunque lentamente. Cada cuatro esclavos se sujetaban, además, por el cuello con una cuerda de cuero enroscado, y de noche les ponían grilletes en las muñecas. A veces se les colocaba una cadena alrede-

dor del cuello. A los que protestaban se les ataba a un tocho de madera de cosa de un metro de largo, sujeto al tobillo por su parte plana, con una fuerte cuerda en forma de aro que se pasaba a ambos lados del tobillo. Todos los grilletes y cadenas estaban hechos con hierro africano.

Park pensaba, sin embargo, que en ciertos aspectos el trato a los esclavos no era duro ni cruel. Cada mañana se les conducía, con los grilletes puestos, a la sombra de un tamarindo, donde se les alentaba a participar en juegos de azar y se les pedía que cantasen, para mantenerlos animados. Entre los hombres libres que acompañaban la caravana había seis cantores, cuyo talento musical entretenía a los esclavos y daba y suscitaba la bienvenida a los extraños que se encontraban en ruta. Al anochecer se revisaban las cadenas y se les colocaban grilletes en las manos, tras lo cual se conducía a los cautivos a dos grandes chozas, donde, durante la noche, eran vigilados por los esclavos domésticos del jefe de la caravana.

Cuando Park y la caravana dejaron la ciudad de Kamalia, los habitantes les siguieron durante un kilómetro, unos llorando y otros estrechando las manos de parientes que iban a dejarlos para siempre, y al llegar a una colina desde la cual se veía toda la ciudad, se ordenó a los esclavos que se sentaran, con el rostro hacia el oeste, y a los habitantes de la villa se les pidió que se sentaran en otro lugar, con los rostros hacia Kamalia. El maestro de escuela recitó una plegaria. Al terminar esta ceremonia, todos los componentes de la caravana se levantaron y, sin despedirse de sus amigos, emprendieron la marcha. Como muchos de los esclavos habían estado encadenados durante años, el esfuerzo súbito de caminar de prisa, con pesadas cargas a cuestas, les provocaba espasmódicas contracciones de las piernas, de modo que apenas habían andado un par de kilómetros fue necesario desatar a dos de la cuerda y permitirles caminar más despacio.

Bala era la primera ciudad más allá de los límites del reino mandingo. La caravana se dirigía en fila hacia ella, precedida por los cantores, seguidos por otros hombres libres. Luego, los esclavos, atados de cuatro en cuatro por el cuello, y un hombre con lanza entre cada dos grupos de cuatro. Después, los esclavos domésticos y finalmente las mujeres libres. Así avanzaban hasta llegar a las puertas de la ciudad, ante las cuales los cantores empezaban a entonar su canto, halagando la vanidad de los habitantes, loando su bien sabida hospitalidad y su amistad con los mandingos. Al entrar en la ciudad, la caravana se dirigía a la plaza, donde se agolpaba la gente para escuchar el relato de dos de los cantores. Contaban cada aventura de la caravana y, al terminar, el jefe de la ciudad daba a los jefes de la *coffle* un pequeño regalo, y cada componente de la caravana, libre o esclavo, recibía la invitación de alguien para pasar la noche en su casa.

La siguiente ciudad a la que se acercaron era Koba. Antes de entrar, se pasó lista a los componentes de la *coffle* y se descubrió que faltaban un hombre libre y tres esclavos. Se supuso que los esclavos

habían dado muerte al hombre libre y huido. Se decidió que seis hombres retrocedieran hasta la aldea anterior, para recoger el cadáver e informarse sobre los esclavos. Los demás esclavos esperaron, tumbados en un algodonal, y no se les permitió hablar salvo en susurros.

Al alba regresaron los seis hombres sin haber dado ni con el hombre libre ni con los esclavos. Ya que nadie había comido desde hacía veinticuatro horas, se decidió que la caravana continuara hasta Koba, para aprovisionarse. Entraron en la ciudad al amanecer, y el jefe compró cacahuetes, que asaron y comieron para desayunar. Hacia las once, el hombre libre y los tres esclavos que se creía que habían huido se presentaron en la ciudad. Al parecer, uno de los esclavos se había herido en un pie...

Más adelante se unieron a la caravana unos tratantes del pueblo serawoolli. Un esclavo dejó caer la carga que llevaba sobre la cabeza y le dieron de latigazos, antes de volverlo a cargar, pero no había caminado más allá de dos kilómetros cuando volvió a dejar caer la carga, por lo que recibió el mismo castigo. Después, caminó con mucho dolor y como el día era muy caluroso, se agotó, de manera que su dueño tuvo que soltarlo de la cuerda, pues yacía inmóvil en el suelo. Uno de los serawoolli se ofreció a quedarse con él y a llevarlo a la ciudad durante el frescor de la noche. Alrededor de las ocho, el serawoolli regresó y anunció que el esclavo había muerto. Todos pensaron que lo mató o que lo dejó morir en el camino, pues era sabido que los serawoolli eran más crueles con los esclavos que los mandingos. Sobre las diez de la mañana siguiente, la caravana se encontró con otra de veintiséis personas y seis asnos cargados; explicaron que regresaban del río Gambia, que no quedaba lejos. La mayoría de los hombres de la nueva *coffle* iban armados con mosquetes y varios llevaban al hombro anchas fajas de tela escarlata, sin duda de Manchester, y se tocaban con sombreros europeos. Explicaron que en la costa había escasa demanda de esclavos, pues hacía varios meses que no llegaba ningún barco de la trata. Al oír esto, los serawoolli y sus esclavos se separaron de la caravana, pues dijeron que no podían mantener a sus esclavos en el estuario del Gambia hasta que llegara un buque, y no querían vender sus cautivos con pérdidas. Se marcharon hacia el norte, en dirección a Senegal. Park, con su caravana, continuó a través de los bosques y de una áspera tierra cubierta de extensos matorrales de bambú.

Uno de los esclavos, que desde hacía tres días había caminado con dificultad, no pudo continuar. Su dueño, uno de los cantores, propuso cambiarlo por una joven esclava perteneciente a uno de los habitantes de la próxima aldea. La muchacha en cuestión ignoró su destino hasta que estuvieron atadas todas las cargas que llevaban los esclavos, al día siguiente por la mañana, y la caravana se hallaba dispuesta a salir. Cuando llegó con otras muchachas a ver la partida de la *coffle*, su amo la tomó de la mano y la entregó al cantor. «Nunca», escribió Park, «un rostro sereno se cambió tan rápidamente en profunda desesperación. El terror que expresó al ver que le ponían una carga encima de la cabeza y que le ataban la cuerda alrededor del

cuello, y el dolor con que dijo adiós a sus compañeras, resultaban verdaderamente enternecedores».

Park se separó «con gran emoción» por última vez de sus «infortunados compañeros de viaje, destinados, como yo sabía, a una vida de cautiverio y esclavitud, en una tierra extraña. Durante una fatigosa peregrinación de más de quinientas millas británicas, expuestos a los ardientes rayos del sol tropical, esos pobres esclavos, en medio de sus sufrimientos infinitamente mayores, se compadecían de los míos y a menudo, por su propia iniciativa, me traían agua para apagar mi sed y, de noche, recogían ramas y hojas para prepararme un lecho».[33]

Cuando los esclavos procedían del interior, como era tan frecuente, el largo camino hacia la costa debilitaba terriblemente a los cautivos, y muchos morían por la escasez de alimentos, el agotamiento, el calor y también por la disentería u otras enfermedades. Raymond Jalamá, un mercader de Luanda, estimaba a finales del XVIII que casi la mitad de los cautivos se perdían por fuga o muerte, desde el momento de la captura hasta el de la llegada al mar.[34] Fuese como fuese que tuviera lugar la captura inicial, según ha señalado un historiador moderno refiriéndose a Angola, ya por guerra, ya por secuestro, «las víctimas iniciaban su odisea [a través del Atlántico] agotadas, desesperadas y acaso heridas».[35]

20. LOS MÁS NEGROS CON ENSORTIJADO CABELLO CORTO

> [Esclavos] de los más negros con ensortijado cabello corto y ninguno de los morenos de cabello lacio.
>
> Instrucciones a los capitanes ingleses que comerciaban con Madagascar sobre las preferencias de los compradores españoles

La pauta de la trata europea en África la establecieron los portugueses antes de finales del siglo XV. Los capitanes que navegaban por la costa de África occidental pretendían hacer escala en varios puertos, desembarcar con sus intérpretes, acaso traídos de Lisboa o las islas de Cabo Verde, y, observado por un notario, regatear con el jefe local por los esclavos que éste ofrecía. Casi desde un principio, los portugueses contaban con la ventaja adicional del uso de los lanzados o *tangos-mãos*, expatriados bilingües que a menudo concentraban los esclavos antes de la llegada de los buques; esto se hizo con regularidad en Arguin y Santo Tomé y, más tarde, a mayor escala, en Angola.

No obstante, la pauta clásica de las negociaciones variaba, pues África occidental no constituía una única nación y la idea que se tiene de ella, aun como parte de un continente resulta equivocada.

De igual modo, casi desde el principio, europeos de diferentes países se asentaron en diversos puntos de África. Los holandeses, los ingleses y luego los franceses contaban con factorías, sobre todo en la región del río Senegal y Gambia, en la Costa de Oro. A estas gentes con visión de futuro les siguieron, como ya hemos visto, los daneses, los suecos y los brandeburgueses. Sin embargo, eran el capitán, desde su barco en un estuario, y un tratante africano quienes seguían negociando la compra de muchos de los esclavos, acaso la mayoría.

Gran parte de los esclavos que compraron los europeos a lo largo de los siglos los vendieron reyes, nobles u otros agentes, pero hubo siempre tratantes independientes que los vendían en grupos de dos o tres. A menudo un representante especial del monarca, como el *mafouk* en Loango, llevaba a cabo las negociaciones y numerosos reyes africanos exigían un arancel de, pongamos por caso, ciento veinte lingotes de hierro, antes de permitir al capitán que comerciara. En los años treinta del siglo XVII, el rey de Barra, «un ceremonioso monarca de los mandingos» exigía un saludo de quienes entraban y salían de su río, al igual que el *maloango* de Loango. El rey de Allada insistía en que los primeros esclavos comprados fuesen de su propiedad, tras lo cual sus colegas tendrían prioridad; la ceremonia de iniciación de las negociaciones era siempre y en todas partes compleja, aun cuando el capitán del buque negrero ya hubiese estado allí anteriormente y hubiese experimentado algo como unos granos de sal echados en

sus ojos; en Sierra Leona, si el capitán no tomaba una pizca de sal y la escupía, y si el negociador africano no respondía de igual manera, no habría trueque. En Angola la compra se llevaba a cabo de modo diferente que en Guinea: el *mafouk* y varios cortesanos abordaban el barco a fin de hacer los arreglos; bebían un poco de aguardiente, recibían una capa, algunas telas de seda, un barril de aguardiente, o quizá pañuelos y sábanas, o sea, un *dache*, término que aún se usa en África occidental y que podría derivar de *doação* o regalo, en portugués, o bien de *medase*, la palabra akim que significa «gracias», o hasta de *dachem*, corrupción portuguesa de *datjin*, una pequeña pesa de oro china. En 1699, James Barbot, accionista del *Sun of Africa* y sobrecargo en él, compró seiscientos cuarenta y ocho esclavos en el río Calabar, y obsequió al rey con un sombrero, un trabuco de pedernal y nueve sartas de cuentas; a otros cortesanos les ofreció sombreros, anzuelos y tejidos.

Los detalles de la trata variaban en muchos otros aspectos; así, en los primeros tiempos de la trata en Loango, la negociación se llevaba a cabo en dos etapas; en la primera, los *pombeiros* cambiaban las mercancías de los portugueses —telas o aguardiente, chucherías o cuentas— por tela de palma, a veces las mejores «telas pintadas», teñidas o bordadas con hilos de color, a veces songa de segunda y hasta telas de mala calidad obtenidas de los pueblos del norte selvático del Congo. Entonces, estas telas, usadas como prendas y como moneda, se cambiaban por esclavos.

Cada nación europea tenía sus propias excentricidades. Willem Bosman, hablando de sus compatriotas, informó que algunos tratantes «ignoran totalmente los usos de los pueblos, no saben tratarlos con la decencia que les corresponde». Sin embargo, también escribió que «la primera tarea de nuestros factores [los de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales] consiste en satisfacer las costumbres del rey y de los grandes hombres, que equivale a unas cien libras en valor de Guinea... Después de lo cual tenemos el visto bueno para comerciar, cosa que el pregonero hace saber por todo el territorio. Pero antes de poder negociar con alguien, estamos obligados a comprar todas las existencias del rey a precio fijo... por lo general un tercio o un cuarto más alto que lo normal. Después de esto, tenemos vía libre para tratar con todos sus súbditos, cualquiera que sea su rango».[1]

Thomas Phillips, capitán del *Hannibal*, de Londres, describió cómo, después de comerciar a lo largo de la Costa de Oro, fue recibido en 1693 en Ouidah: «En cuanto el rey supo de nuestro desembarco, mandó a dos de sus... nobles para homenajearnos en nuestra factoría, donde nos propusimos continuar esa noche y presentar nuestros respetos a Su Majestad al día siguiente... entonces envió a otros dos grandes de su reino a decirnos que nos esperaba y a invitarnos a ir allí la primera noche... como hacían otros capitanes; entonces cogimos nuestras hamacas y nos llevaron a mí, al señor Pierson [el factor], al capitán Clay [del *East-India Merchant*], a nuestros médicos, a

los tesoreros y a unos doce hombres, armados para protegernos, a la aldea del rey que contiene unas cincuenta casas...»[2]

Phillips aseguró al rey de Ouidah que la RAC sentía mucho respeto por él, por su cortesía y sus tratos justos con los capitanes de la compañía, y que, pese a que había muchos otros lugares que les rogaban que comerciaran con ellos, la RAC los había rechazado como muestra de buena voluntad hacia el rey y lo había enviado a él y al capitán Clay a comerciar con él y a suministrarle lo que su país precisaba. El rey contestó que «la compañía africana era [obviamente] un hombre bueno y valiente, que lo quería, que nos trataría con justicia y sin abusar... Después de interrogarnos acerca de nuestro cargamento, sobre la clase de mercancía que teníamos y cuántos esclavos deseábamos, etc., nos despedimos y volvimos a la factoría, habiéndole prometido que regresaríamos a la mañana siguiente para una *palavera* [un acuerdo]... sobre los precios».

Agasajaron al monarca con muestras de sus mercancías y llegaron a un acuerdo sobre los precios, aunque con gran dificultad, pues los que pedía el rey eran muy altos; entonces les asignó un almacén, una cocina y alojamientos, pero ninguno tenía puertas, hasta que ellos mismos las fabricaron y les añadieron cerrojos: «Entonces ordenó que el campanero [un hombre que tocaba una barra de hierro hueca que contenía unos veinte kilos de cauríes, produciendo un sonido apagado] informara a toda la aldea de que debían llevar sus esclavos al *trunk* [un calabozo generalmente húmedo, sin nada parecido a una cama, ni siquiera tablas de madera, sin agua y rara vez limpio; puesto que solían encadenar a los esclavos, a menudo éstos tenían que acostarse sobre sus propios excrementos].»

Los capitanes Clay y Phillips acordaron ir al calabozo por turnos a comprar los esclavos con el fin de evitar las discusiones entre europeos que los africanos solían utilizar para elevar los precios. «Cuando nos encontramos en el calabozo, los esclavos del rey... fueron los primeros que nos ofrecieron... aunque solían ser los peores... y pagábamos más por ellos que por los otros, cosa que no podíamos evitar, por ser ésta una prerrogativa de Su Majestad.» Por cada esclavo que les vendían públicamente, los «nobles» se veían obligados a pagar al rey una parte de las mercancías que recibían a cambio del esclavo o la esclava, «como cuota o arancel, sobre todo cauríes, con las cuales llenaba un plato de cada medida; para evitarlo, solían pedirnos que fuésemos a su casa de noche y nos vendían dos o tres esclavos a la vez y nosotros les enviábamos, en privado, las mercancías que habíamos acordado...; aunque no lo hacían mucho por temor a ofender al rey si se enteraba... A veces, después de habernos vendido a una de sus esposas o un súbdito, se lo repensaba y nos pedía que lo cambiáramos por otro...».[3]

Unos años más tarde, en 1727, el capitán William Snelgrave escribió sobre su llegada a la capital de Dahomey: «A nuestra llegada a la corte... se nos indicó que nos quedáramos un tiempo hasta que llevaran los obsequios a la casa a fin de que Su Majestad [Agaja] los vie-

ra. Poco después nos introdujeron en un pequeño patio, al extremo del cual se hallaba el rey sentado con las piernas cruzadas sobre una alfombra de seda extendida en el suelo. Vestía con lujo y tenía pocos acompañantes. Cuando llegamos a donde estaba, Su Majestad preguntó, de manera bondadosa, cómo nos encontrábamos y ordenó que nos sentaran cerca de él, y por tanto colocaron finas esterillas para nosotros. Sentarnos en esa postura no nos fue muy fácil, pero pusimos buena cara al entender, por lo que nos decía el lingüista [el intérprete] que ésa era su costumbre.

»En cuanto nos sentamos, el rey ordenó al intérprete que me preguntara qué deseaba de él, a lo que respondí que, puesto que me dedicaba al comercio, dependía de la bondad de Su Majestad para que me diera suficientes negros para llenar mi bajel.»

Un tal Zunglar, el agente del rey en Ouidah, antes de que éste conquistara este puerto, dijo que: «Su Majestad, resuelto a alentar la trata, aunque era conquistador... no impondría aranceles mayores de los que se pagan al rey de Ouidah.» Snelgrave respondió que «ya que Su Majestad era un príncipe mucho más importante, esperaba que no nos cobrara tanto...», a lo que el rey contestó que «como yo era el primer capitán inglés al que había visto, me trataría como trataría a una joven esposa o recién desposada a la que no se le ha de negar nada al principio». Posteriormente, Agaja causaría muchos problemas a los tratantes ingleses y mataría a Testesole, el nuevo gobernador del fuerte inglés en Ouidah, por ayudar a los enemigos de los dahomeyanos.[4]

En ocasiones, los «cortesanos» de estas monarquías hablaban otros idiomas y uno o dos habían ido a Francia o a Inglaterra; así, por ejemplo, en 1750 el capitán del *Dirigente* se enteró que un tal Cupidon había pasado unos años en Saint-Malo.

Muchos eran hábiles negociadores y un director de la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales escribió a Holanda diciendo que «para ser justo con los negros he de decir que, como mercaderes de cualquier tipo, son muy astutos; uno suele ver que un mercader trata de dañar al otro tanto como le es posible». Los africanos a menudo sabían más de los europeos de lo que éstos sabían de ellos. Thomas Phillips del *Hannibal* informó que sus homólogos «conocen nuestras medidas de peso tan bien como nosotros», y, según Jean Barbot, «los negros de la Costa de Oro, habiendo comerciado con los europeos desde el siglo XIV [sic] son muy buenos conocedores de los objetos y las mercancías allí vendidos... Lo examinan todo con la prudencia y habilidad con que lo haría cualquier europeo».[5]

En el siglo XVIII los barcos a menudo hacían escala en varios puertos de la costa occidental africana. Un ejemplo extremo de esto lo constituye el viaje en 1738 del buque francés *Affriquain*, de ciento cuarenta toneladas, propiedad de Charles Trochon, de Nantes. Llegó el 21 de noviembre a las islas Banana cerca del río Sierra Leona y consiguió veintiún hombres y dos mujeres. Poco después, los esclavos se rebelaron; el capitán Nicolas Fouré y un marinero murieron y numerosos tripulantes resultaron heridos; un nuevo capitán, Pierre Bou-

rau, tomó el mando; nueve esclavos resultaron muertos y dos tan gravemente heridos que fallecieron poco después; Bourau hizo una asombrosa cantidad de escalas, casi como si condujera un autobús ribereño; así, el 11 de diciembre el *Affriquain* se encontraba en el cabo Santa Ana y llegó al río Gallinas el 14 del mismo mes; ancló en cabo Monte del 16 al 21, navegó al «pequeño cabo allí» el 21 y, el 24, fue a las Petites Mesurades (Mesurado), en lo que es hoy Liberia; el 26, se dirigió a Gran San Pablo, y el 29, a las Grandes Mesurades, donde se quedó hasta el 6 de enero de 1739, cuando puso proa hacia los ríos Petite Jonque, Grande Jonque y Petit Basam; el 8 llegó al Grand Bassam, el 9 al Grand Cories y el 10 al Sestre; el 17 fue a Sanguin, el 18 a Bafo, de allí a Tasse y Sinaux; el 21 había llegado a Sestre-Crous, el 23 a Crous-Sestre, el 26 a Gran Sestre y el 29 a cabo Palmas, donde la costa dobla hacia el este y se convierte en Costa de Marfil; pasó unos días en el estuario del río Canaille; el 4 de febrero se hallaba en Tabo, el día siguiente en Drouin y luego en Saint André; el 8 de febrero había llegado a cabo Laou; el 10 siguió hacia Jaques-Lahou, Petit Basam y Gran Bassam (en lo que es ahora Abidjan, capital de Costa de Marfil); el 11 fue a Issiny (Assini), donde los franceses habían intentado, sin éxito, establecer una factoría; el 13 fue a Cap d'Apollonis, donde se inicia la Costa de Oro; el 14 estaba en Pamplune, el 25 en Axim, el primer fuerte holandés; el 16 en Dixcove, el primer fuerte inglés; el 19 en Fuerte Botro y el 20 en Takoradi, puerto moderno de la Costa de Oro; el 22 fue a Shama y el 1 de marzo se encontraba en el cuartel general holandés de Elmina, donde permaneció seis días antes de poner rumbo a Cape Coast, el cuartel británico. Para entonces el capitán Bourau había comprado trescientos cuarenta africanos y un miembro de su tripulación había desertado. A continuación el *Affriquain* navegó hacia Saint-Domingue, con una escala en la isla de O Príncipe.[6]

A partir de la segunda mitad del siglo XVIII hubo pocos viajes como éste, pues los europeos solían comprar esclavos desde pequeños barcos soltados del buque madre y capaces de navegar río arriba, donde construían un almacén para los esclavos. Según dijo John Matthews de la armada británica en 1787, «cuando el aventurero llega a la costa con un cargamento adecuado manda sus [pequeños] barcos, bien equipados, a los diferentes ríos. Cuando llegan al lugar del comercio, se ponen de inmediato en contacto con el jefe de la ciudad, le informan de su propósito y le piden que los proteja y que él o una persona designada por él se convierta en garante para la persona y las mercancías del extranjero y para recuperar todo el dinero prestado, a condición de que se haga con su conocimiento y aprobación.

»Acabado el negocio y habiéndose obsequiado los regalos pertinentes (pues nada se hace sin ellos) [los capitanes] hacen el trueque, prestando sus mercancías a los nativos que los llevan tierra adentro, o esperando a que les traigan lo comprado. El primero es el modo más expeditivo cuando están en buenas manos, pero el segundo es siempre el más seguro».[7]

A partir de los años ochenta del siglo XVIII, los barcos negreros conseguían a menudo todos sus cautivos del mismo lugar, de modo que se acortaba el tiempo pasado en la costa y, por tanto, se reducía el número de muertes de los tripulantes. A principios del siglo los holandeses requerían doscientos veintiocho días para la trata y los franceses ciento cincuenta y cuatro días, pero en la última década del siglo los ingleses lo hacían en una media de ciento catorce días. Por otro lado, a los portugueses les gustaba conseguir sus esclavos en las islas de los ríos, en barracones como los de Luanda y Benguela o en almacenes como el de Santo Tomé, donde podían destinarlos a la agricultura antes de mandarlos a Brasil. En ocasiones, los ingleses en Gambia y ciertas compañías francesas, como Michel et Grou o Rollet du Challet, en Senegal, y Walsh cerca de la costa de Loango, decidían que los buques se convirtieran en almacenes y prisiones flotantes hasta la llegada de los mercaderes, cosa que permitía que los negreros partieran pronto. Para la mayoría de buques, un intercambio que entre dos y cuatro meses resultaba bueno y rápido, entre cuatro y seis meses resultaba normal, y más de medio año suponía un viaje difícil.

Los primeros tres meses del año, de enero a marzo, eran los mejores para la navegación a lo largo de la costa occidental africana o para cruzar el Atlántico; los tres últimos, de octubre a diciembre, eran los peores, debido al gran calor y a las espesas brumas, tan frecuentes «que no es posible ver de un extremo del bajel al otro». La mayoría de tratantes intentaba ir a esta costa en la temporada seca y salubre, de marzo a junio, a fin de disponer de esclavos para la zafra que en el Caribe solía iniciarse en diciembre. Otra razón para esto era que el ñame, el producto básico de la subsistencia africana, no podía cosecharse antes de julio. A diferentes zonas y a diferentes tratantes convenían diferentes épocas del año; así, los mejores meses en el río Calabar parecían ser de mayo a junio gracias a las lluvias, que resultaban más soportables que la niebla. Pero había quienes, entre ellos el capitán Phillips del *Hannibal* en 1694, creían que el verano era «considerada la estación más maligna por los negros mismos, a quienes casi no podemos convencer de salir de sus chozas mientras duran las lluvias...».[8]

Las prisiones o barracones, los calabozos donde guardaban los esclavos a la espera de que los compraran, iban de lo duro a lo atroz. En el cuartel general inglés de Cape Coast, «en este cuadrángulo... hay grandes sótanos con una puerta de hierro en la superficie que deja pasar la luz y el aire para estos pobres infelices, los esclavos, que están encadenados y encerrados allí hasta que llega un pedido...». John Atkins, el médico del que ya hemos hablado, recordaba que en 1721, en la isla de Bence, en Sierra Leona, «meten a los esclavos en casetas cerca de la casa del propietario, para que reciban aire, estén limpios y los clientes puedan examinarlos mejor. Cada día sentía yo curiosidad por ver su comportamiento, que, en la mayoría era muy desolado. En una ocasión, al examinar los esclavos de un viejo calafate, no pude evitar fijarme en uno de ellos, un varón alto y fuerte de aspecto audaz y severo. Como supuso, lo examinábamos con inten-

ción de comprar, y despreciaba a sus compañeros esclavos por dejarse estudiar de tan buena gana; desdeñó mirarnos y se negó a levantarse o estirarse como le ordenaba su amo; esto le acarreó una despiadada paliza a manos del propio calafate, con un látigo de piel de manatí; probablemente lo hubiese matado de no ser por la pérdida que le supondría; el negro lo soportó todo con dignidad, casi sin encogerse, y soltó una o dos lágrimas que intentó ocultar, como si estuviese avergonzado. Todos nos sentimos muy curiosos por su valor y quisimos que el calafate nos dijera cómo lo había conseguido; él nos dijo que el hombre, llamado capitán Tomba, era jefe de un país que se oponía a la compañía y a la trata, en el río Núñez, y había matado a nuestros amigos allí e incendiado sus casas; "quienes sufrieron esto, con la ayuda de mis hombres" dijo el calafate, "lo sorprendieron y ataron una noche hará un mes, y él mató a dos defendiéndose antes de que pudiesen someterlo; de allí me lo trajeron y ahora es mío"».[9]

Ambos bandos intentaban engañarse mutuamente; los africanos a menudo añadían latón al polvo de oro cuando vendían metal; pintaban a los esclavos enfermos y se afanaban en ocultar cualquier tipo de discapacidad; por su parte, los europeos a menudo añadían agua al brandy, al vino y hasta al ron; el rey Tegbesu de Dahomey solía tener a su lado un barril de brandy aguado que unos europeos le habían obligado a comprar y se lo ofrecía a cualquier tratante europeo que se quejara de que sus súbditos le habían robado, y añadía que si dejaban de aguar el vino y el aguardiente, los robos desaparecerían en Dahomey. Con frecuencia se cometía fraude en el peso de la pólvora mediante la sencilla técnica de añadir un falso fondo al barril; o bien abrían las telas y, dependiendo del largo, recortaban dos o tres metros del centro donde no se notaría el engaño hasta desdoblarla, añadiendo a veces un trozo de madera para compensar el peso.

Las disputas eran frecuentes. Así, por ejemplo, en marzo de 1719, el agente de la RAC, William Brainie, al mando de Fuerte Commenda en la Costa de Oro, describió cómo John Cabess, un tratante africano con el que comerciaba a menudo, «llegó gritando y diciendo que [los tratantes que habían acudido al fuerte]... eran tontos y él... no se dignaría tratar con ellos, pues, al ver a dos esclavos les preguntó su precio y ellos contestaron que seis onzas [una onza de oro equivalía a unas cuatro libras esterlinas] cada uno y que él les había ofrecido cuatro onzas y dicho que era lo más que podíamos pagar por ellos, y él creía que por esa suma o un poco más los conseguiríamos. Yo le respondí que me tomaba a mal que él se atreviera a negociar... sin mi conocimiento, sin embargo, al ver que había ofrecido cuatro onzas por los esclavos (aunque era lo más que la compañía me permitía pagar por los mejores), para salvar su cara entre los tratantes, le daría las cuatro onzas a condición de que los esclavos fuesen buenos, con lo que los mandamos traer, pero cuando llegaron encontré a dos viejos que no valían cuatro libras cada uno, y por esto me enojé mucho con John y sospeché que pretendía embolsarse el resto del dinero, de modo que lo registré y dije a los tratantes que los esclavos

no valían nada. Sin embargo, en privado les pedí que volvieran después de que se marchara John, pues tenía que hablar con ellos. Lo hicieron y, cuando les interrogué, vi que habían acordado diez piezas por esclavo con John Cabess, con lo que él pretendía embolsarse seis piezas...». Disputas de esta índole no cesaron durante siglos.[10]

En todos los viajes europeos el médico del barco solía desempeñar un papel esencial en la selección de esclavos; de hecho, el consejo que daba a los capitanes sobre si debían comprar o no resultaba decisivo, y fuera cual fuese la nacionalidad del comprador, éste era el procedimiento normal. Como en casi todo lo que tenía que ver con la trata, los pioneros en esto, en el llamado palmeo, fueron los portugueses; consistía en medir al esclavo para asegurarse de que fuera como mínimo de unos siete palmos de alto, o sea, un metro cuarenta y siete; de ser así, y si tenía la edad adecuada y buena salud, podía considerársele «una pieza de indias» y no una fracción de ésta. En 1721, John Atkins comentó, al igual que muchas otras personas, que a los esclavos «los examinábamos como lo hacen nuestros hermanos mercaderes a los animales en Smithfield». Según otro testigo inglés, «nuestros médicos los examinaban a fondo en todos los aspectos y para comprobar que estaban sanos y eran ágiles les hacían saltar, estirar los brazos rápidamente, les miraban la boca para ver su edad... Lo que más cuidamos es que no tengan viruela para que no infecten a los demás... Por esto nuestro médico tiene que examinar las partes privadas de hombres y mujeres con la mayor atención, lo que es una gran esclavitud [sic]... Cuando escogíamos los que más nos gustaban, nos poníamos de acuerdo en qué mercancías pagar por ellos...». A principios del siglo XIX, el capitán Richard Willing empleaba un capataz mulato, «que con una mirada reparaba en los esclavos no saludables. Manoseaba a los negros desnudos de arriba abajo, apretaba sus coyunturas y sus músculos, les torcía las piernas y los brazos, les examinaba los dientes, los ojos y el pecho, les pellizcaba sin piedad los pechos y las ingles. Los esclavos se presentaban de dos en dos, totalmente desnudos, y él les hacía saltar, gritar, tumbarse, rodar y aguantar la respiración mucho tiempo».[11] Los capitanes franceses hacían lo mismo; sus médicos comprobaban minuciosamente el potencial del esclavo; también empleaban el término *pièce d'Indes* para el *nègre* perfecto y pagaban por él todo el precio pedido. Las esclavas habían de tener los pechos *debout: Il faut choisir les nègres, surtout point de peaux ridées, testicules pendants et... graissés, tondus et rasés...* (los pechos alzados: se ha de elegir a los negros sobre todo sin arrugas en la piel, los testículos colgando y... engrasados, rapados y afeitados...). Un esclavo al que le faltara un diente era defectuoso.[12]

Los portugueses también iniciaron, en Arguin en los años cuarenta del siglo XV, la práctica del *carimbo*, o sea marcar a los esclavos con un hierro candente, dejando una señal en carne viva en el hombro, el pecho o el antebrazo, con lo que resultaba obvio que eran propiedad del rey de Portugal o cualquier otro amo y que se había paga-

do el arancel fijado. Este procedimiento venía de la Edad Media y hasta de la antigüedad, pues los romanos solían marcar a sus esclavos, pero cuando Constantino el Grande decretó que a los esclavos condenados a trabajar en las minas o a luchar en las arenas se les había de marcar en las manos o las piernas, y no en la cara, muchos amos, en lugar de marcarlos, empezaron a ponerles collares de bronce.

En los siglos que duró la trata, cada nación europea aplicaba sus propios procedimientos. Así, a principios del siglo XVI a los esclavos desembarcados en Santo Tomé se les marcaba el brazo derecho con una cruz, diseño que posteriormente se cambió por una «G», la marca de Guinea. A los esclavos exportados de Luanda solían marcarlos dos veces, con la marca del mercader lusobrasileño a quien pertenecían y las armas reales en el pecho derecho, lo que daba a entender su relación con la Corona. En ocasiones, a resultas del bautismo añadían una cruz encima del diseño real. A los esclavos de la RAC se les marcaba con un hierro candente en el pecho derecho: «DY» por el duque de York, presidente de la compañía. En el siglo XVIII, una «G» indicaba que la Compañía Gaditana, encargada de la importación de esclavos en La Habana a finales de la séptima década del siglo XVIII, había marcado al esclavo. El capitán Thomas Phillips, un intruso, describió cómo «marcábamos a los esclavos que habíamos comprado, en el pecho o el hombro derechos con un hierro candente, que llevaba el nombre del buque; primero frotábamos un poco de aceite de palma en la piel para que el hierro le causara apenas un poco de dolor, y la señal se cicatrizaba en cuatro o cinco días».[13] Posteriormente, la Compañía del Mar del Sur marcó a sus esclavos con la marca del puerto del imperio español al que los llevarían, Cartagena de Indias, Caracas, Veracruz, etc., y lo hacían con oro o plata candentes, sobre todo plata, pues «formaba una cicatriz más clara». En 1725 el Consejo de Directores de esta empresa en Londres especificó que los esclavos habían de marcarse en el «hombro izquierdo, poniendo el hierro al rojo vivo y frotando antes la piel con un poco de aceite de palma u otro aceite, quitando el hierro muy rápido y volviendo a frotar la piel con aceite».[14] Willem Bosman informó de que sus colegas holandeses y él «hacemos todo lo posible por que no les quemen demasiado, sobre todo a las mujeres, que son más delicadas que los hombres». Unas instrucciones de finales del siglo XVIII a la Middelburgische Kamerse Compagnie eran más concretas e insistían en que «al comprar los esclavos, debéis marcarlos en el antebrazo derecho con un hierro de plata con la marca CCN... primero frotaréis la zona donde lo marcaréis con cera de vela o aceite... el hierro no ha de ser más caliente de lo que sería si al aplicarlo al papel éste se calentara...». La técnica francesa era similar: «Tras la negociación, el capitán inscribe en una pizarra la mercancía que ha de cambiarse, un funcionario la entrega mientras el africano comprado espera en una prisión antes de que lo sujeten a un aro y conduzcan a la canoa que lo llevará al buque. Con un hierro el cirujano pone en su hombro derecho la marca de la compañía tratante y del barco; esta marca no de-

saparecerá (si el esclavo es de segunda categoría, lo marcará en el muslo derecho).»[15] En el siglo XVIII a veces se marcaban las iniciales del tratante, *une pipe sous le téton gauche*.

El doctor Oettinger, de Suabia, médico alemán que en 1693 viajó en el *Friedrich Wilhelm* de la Compañía de Brandeburgo, redactó una de las descripciones más gráficas, en la que hablaba de cómo llevaba a cabo sus tareas en Ouidah: «En cuanto se reunía un número suficiente de infelices víctimas, yo los examinaba. Comprábamos los sanos y fuertes, y rechazábamos a los *magrones* [término portugués derivado de *magro*, débil], aquellos a los que les faltaban dedos [!] o dientes, o sufrían alguna deficiencia. Entonces, los esclavos comprados debían arrodillarse, veinte o treinta a la vez; les frotábamos el hombro derecho con aceite de palma y los marcábamos con un hierro que llevaba las iniciales de la [Churfürstlich-Afrikanisch-Brandenburgische-Compagnie] CAB... Algunas de estas pobres gentes obedecían a sus jefes sin voluntad propia y sin resistirse... Pero otros gritaban y bailaban. Había... muchas mujeres que llenaban el aire de gritos desgarradores que los tambores no podían ahogar, y me daban una pena enorme.»[16] En 1600 Pieter de Marees informó que los africanos también marcaban a sus esclavos.

En el siglo XVIII los portugueses prohibían embarcar a los esclavos que no hubiesen sido bautizados, pauta que no siempre había existido, pues en el siglo XV los esclavos llevados a Portugal no habían sido bautizados, cosa que no impidió que la Iglesia los recibiera, esto no evitaba que siguieran siendo esclavos, aun cuando el papa Pío II había condenado la esclavización de los cristianos, como hemos visto en el capítulo cinco. Pero a principios del XVI el rey Manuel el Afortunado ordenó a los capitanes portugueses que bautizaran a sus esclavos so pena de perderlos, a menos que los esclavos mismos no lo desearan, como ocurría con los pocos esclavos musulmanes comprados en África occidental. En Portugal todos los niños esclavos tenían que bautizarse. Gracias al rey Manuel, los esclavos negros en Portugal podían recibir el sacramento del párroco de Nossa Senhora da Conceição, iglesia lisboeta destruida en el terremoto de 1755. Los capitanes de los barcos podían bautizar a los esclavos que estaban a punto de morir, procedimiento que el papa León X regularizó al iniciar su pontificado, en una bula publicada en agosto de 1513, *Eximiæ Devotionis*, producto del Quinto Concilio Lateranense, y pidió que se añadiera una pila en la ya mencionada iglesia para el bautizo de los esclavos.

Ya a principios del siglo XVII solían bautizar a todos los esclavos antes de que partieran de África, requisito decretado en 1607 por el rey Felipe III de España (y II de Portugal) y confirmado en 1619. Por lo general a los cautivos no se les daba ninguna instrucción religiosa antes de la ceremonia y muchos de ellos, acaso la mayoría, ni siquiera sabían que existía un Dios cristiano, de modo que el bautismo se llevaba a cabo mecánicamente. En Luanda llevaban a los cautivos a una de las seis iglesias, o los congregaban en la plaza principal, y un catequista oficial, un esclavo que hablara kimbundu, el idioma de Luanda,

les hablaba de la naturaleza de su transformación en cristianos; entonces un sacerdote pasaba entre las perplejas filas y daba a cada uno un nombre cristiano, previamente escrito en un papel; salpicaba sal en la lengua de los esclavos, seguida de agua bendita; finalmente, con la ayuda de un intérprete, les pedía que se consideraran hijos de Cristo, les informaba que irían a territorio portugués, donde aprenderían asuntos de la fe y les ordenaba no volver a pensar en su lugar de origen, no comer perros, ni ratas ni caballos, y conformarse.[17]

Los gobiernos portugueses trataron de que estas ceremonias fuesen menos rudimentarias, pues iba contra la ley canónica bautizar a adultos que no hubiesen recibido instrucción religiosa; decretaron, por tanto, que a los esclavos se les proporcionara dicha instrucción durante la travesía. El mismo rey Felipe que decretó el bautizo obligatorio de los esclavos también ordenó que en los barcos negreros portugueses viajaran sacerdotes que atenderían las necesidades espirituales de los cautivos, pero la escasez de sacerdotes impidió el cumplimiento de tan piadosa norma, y cuando los había, su entusiasmo por esta tarea parecía más bien tibio.

En Angola y el Congo, antes de abordar se bautizaba a los esclavos que iban a Brasil, pero los de «Mina», o sea los de las costas de Oro y de los Esclavos, no recibían el sacramento hasta llegar a Brasil.

Los esclavos no sólo procedían de todas partes de África sino también de todas las clases de los diferentes pueblos, incluida la más alta. A la legendaria «Teresa la reina» de Río de Janeiro, su marido, el rey de Cabinda la pilló cometiendo adulterio y la vendió como esclava; cuando llegó a Brasil aún lucía en brazos y piernas las ajorcas de cobre bañado que proclamaban su condición real y sus compañeros la trataban con respeto; se negó a trabajar y se mostró imperiosa hasta que la azotaron, sometiéndola, como si fuese plebeya. A la madre del rey Gezo de Dahomey, que antes de ser reina era esclava, la vendió su hijastro, predecesor de Gezo, y también fue a parar a Brasil; cuando su hijo, otro Gezo, llegó al trono inició en vano la búsqueda de su madre.

Los distintos colonos tenían sus preferencias en cuanto a la procedencia de sus esclavos. A los plantadores de Virginia no parecía importarles el origen étnico, actitud que algo tenía que ver con el crecimiento natural de la población esclava en este Estado, pero los de Carolina del Sur favorecían a los de Madagascar o Senegambia, sobre todo Malinke y Bambara en el siglo XVIII, porque sabían cultivar el arroz. Algunos españoles preferían a los angoleños porque ya en África habían trabajado en las tareas a que los destinaban en las minas reales de Prado, en Cuba. Los de Senegambia eran apreciados casi universalmente, pues tenían facilidad para los idiomas y muchos de ellos ya hablaban wolof y mandingo antes de llegar a las Américas; gracias a esta aptitud, a menudo utilizaban a los wolof como intér-

pretes en los barcos, lo que imprimió un carácter definitivamente wolof al «dialecto emergente»; a finales del XVI y principios del XVII los españoles los preferían porque, además, parecían inteligentes, trabajadores y hasta entusiastas y nunca dejaban pasar las oportunidades de bailar y cantar; en el siglo XVIII los franceses los tenían por «los mejores esclavos».[18]

Los rasgos físicos eran de gran importancia en estas consideraciones. Los plantadores de Carolina del Sur tenían prejuicio contra los esclavos bajos; en 1704 los de Barbados dejaron muy claro a la RAC que querían «mujeres jóvenes de pechos llenos»; parece que algunos franceses apreciaban a los congoleños por considerarlos «negros magníficos», según la descripción del capitán Louis Grandpré, «robustos, indiferentes al cansancio... dulces y tranquilos, nacidos para servir... parecían satisfechos con su suerte. Si tenían tabaco y plátanos no se quejaban».[19] Cuando la londinense Compañía del Mar del Sur se comprometió a suministrar esclavos al mercado español a principios del siglo XVIII, sus agentes se enteraron de que los compradores querían «los más negros con ensortijado cabello corto y ninguno de los morenos de cabello lacio», según se desprende de las instrucciones que recibieron los capitanes que comerciaban con Madagascar.[20] Otro tanto ocurría en Brasil, donde en palabras de un visitante inglés, los que más se valoraban eran «los de color más negro y nacidos cerca del Ecuador». Según Thomas Butcher, agente de la Compañía del Mar del Sur en Caracas en 1720, los poderosos plantadores de cacao pedían esclavos «del mejor y más profundo negro (los que más les gustan aquí son esclavos del Congo y Angola) [pero] sin cortes en la cara ni dientes limados, hombres maduros de estatura media, ni demasiado altos ni demasiado bajos... las mujeres de buena estatura: sin pechos caídos». El prejuicio contra los esclavos «con tonos amarillentos» continuó durante todo el tiempo que la Compañía del Mar del Sur participó en la trata.[21] En Brasil el plantador Caldeira Brant insistió en 1819 en que los esclavos de Mozambique eran «el diablo», pero esto no le impedía comprarlos, gracias a su buen color. Al parecer, los *moçambiques* dividían a los compradores brasileños: algunos los querían por ser «igual de inteligentes y más pacíficos que los "minas", fieles y fiables, se venden a buen precio»,[22] pero disgustaban a otros por las cicatrices que tenían en la cara.

Había otras consideraciones, más políticas que estéticas. En el siglo XVIII los esclavos de la Costa de Oro eran tal vez los más populares entre los compradores de las Américas. «Los negros más solicitados en Barbados», escribió en 1694 el capitán Tomas Phillips del *Hannibal*, «son los de la Costa de Oro o, como los llaman, cormantines, que se venden a tres o cuatro libras más por cabeza que los de Ouidah... o... los papa [*papaw, popo*]». Christopher Codrington —un plantador de sentimientos elevados que poseía dos plantaciones en Antigua llamadas College y Society, la primera nombrada por el colegio de All Souls de Oxford y la segunda por la Sociedad de la Propagación del Evangelio, a la que legó ambas plantaciones para financiar una uni-

versidad en la isla— estaba de acuerdo, pues los cormantines «son no sólo los mejores y más fieles de nuestros esclavos sino que todos son héroes natos».[23] En los años veinte del XVIII, John Atkins también dijo que los esclavos de la Costa de los Esclavos «se consideran mejores» y los de Ouidah tendían más «a contraer la viruela y enfermedades de los ojos», comentario con el que coincidía Thomas Phillips, en opinión del cual éstos eran «los peores y más débiles de todos» y «no tan negros como otros», mientras que «un negro de Angola es como un proverbio de la inutilidad».[24] Henry Laurens especificó que «en un buen cargamento de esclavos no ha de haber ningún "calabar"» y concordaba en que «la Costa de Oro o Gambia son los mejores, y la costa de barlovento es preferible a la de Angola», o sea que a los esclavos del río Calabar se les consideraba rebeldes y a los de la Costa de Oro los más responsables. Otro tanto pensaban los holandeses, a cuyos colonos desagradaban los *calabarries* por su tendencia a huir o por ser «locos y retrasados» o «nada dispuestos a trabajar o [propensos a] morir más fácilmente», además de «cobardes».[25]

Al igual que Laurens, Codrington y otros, preferían esclavos de la Costa de Oro o de la Costa de los Esclavos. Los colonos franceses en el Caribe, a los que no gustaban los bantú de África central, también preferían los de Guinea: «Los negros de la Costa de Oro, Popa y Ouidah... son los más valiosos para el laborioso cultivo de la caña de azúcar»; de modo característico, su preferencia se fundamentaba en razones intelectuales, pues estos africanos «han nacido en una parte estéril de África: por esto cuando toman la azada se ven obligados a cultivar la tierra para subsistir. También en condiciones duras, por lo que, cuando los traen a nuestras plantaciones, como están acostumbrados al trabajo duro desde la infancia, se convierten en un pueblo fuerte y robusto y pueden subsistir con la clase de comida que les dan los plantadores... pan de maíz, arenque y sardinas de Bretaña y pescado seco de Norteamérica, pues con esto se alimentaban en su país... Por otro lado, los negros de Gambia, Calabar, Bonny y Angola vienen de partes sumamente fértiles de África, donde todo crece casi espontáneamente... Por esto, los hombres nunca trabajan sino que su vida es de ocio, y son por lo general perezosos y de complexión delicada».[26]

En el siglo XVIII no era universal la predilección por los esclavos de la Costa de Oro y en Barbados y otras islas inglesas del Caribe se les consideraba «propensos a rebelarse»; en un debate en la Cámara de los Comunes en 1792, en el que abogaba por la abolición de la trata, William Pitt citó al historiador de Jamaica, Edward Long, quien creía que debía imponerse a la importación de esclavos cormantines un arancel que equivaliera a la prohibición. Los portugueses pensaban que los esclavos de las islas Bissagos poseían la misma disposición a rebelarse, y en la primera época de la trata, los colonos españoles, que solían recurrir más a los transportistas que a sus propios tratantes, opinaban que los astutos wolof (gelofes, los llamaban) eran rebeldes y peligrosos.

Los franceses, a pesar de preferirlos, creían que los esclavos de la Costa de Oro padecían *une mélancolie noire* que los llevaba a suicidarse por estar convencidos de que al morir regresarían a su tierra. En cambio, como muchos otros, los colonos de Jamaica veían con buen ojo a los akan, de la Costa de Oro, y con hostilidad a los ibo y a los del delta del Níger, «esclavos de la ensenada» o «calabares».

Los menos apreciados eran, sin duda, los angoleños, si bien se vendieron más angoleños que de otros pueblos. A mediados del siglo XVIII Henry Laurens les consideraba «una clase de esclavo sumamente malo», y mucho antes los holandeses de la Nueva Holanda, o sea, Nueva York, opinaban que las angoleñas eran «ladronas, perezosas e inútiles, una basura»; los tratantes holandeses despreciaban también a los negros de la ensenada de Benin, que parecían «muy obstinados cuando son vendidos a los blancos, pero en cuanto están a bordo y ya no ven la tierra, quedan desolados y su salud se deteriora demasiado para el viaje».[27]

Los brasileños tenían siempre su propia opinión, pero ésta cambiaba. Así, al principio preferían los esclavos de Angola a los de «Mina», porque resultaba más fácil tratar con ellos y enseñarles y porque había más angoleños y, por tanto, encajaban mejor con los que ya habían llegado; además, el viaje desde Angola era más corto que desde Guinea, de modo que aguantaban mejor la travesía. Pero en el siglo XVIII, los brasileños preferían los «minas» a los angoleños, a los que empezaban a considerar inadecuados para el trabajo en las minas y las plantaciones, buenos sólo para el servicio doméstico; creían que al ser más fuertes los de Allada u Ouidah eran mejores para las plantaciones de caña, aun cuando a menudo se mostraban taciturnos, y no eran «tan negros y agradables a la vista como los del norte de Guinea y de la Costa de Oro... y tendían a rebelarse en los barcos». Los esclavos de la zona entre Cabo Verde y Sierra Leona eran considerados en Brasil como perezosos, pero «limpios y vivaces, sobre todo las mujeres, por esta razón los portugueses los compran y los usan para el servicio doméstico».

Lo que probablemente contribuyó a salvar a los europeos de más rebeliones fue que los hausa musulmanes, de lo que es hoy día el norte de Nigeria, eran los predilectos del Magreb, los hombres por su inteligencia, y las mujeres por ser limpias, meticulosas, de buen ver y alegres. Cuando en el siglo XIX, por razones internas africanas, Brasil importó numerosos hausa, hubo muchas más revueltas de esclavos, como veremos en el capítulo veintinueve.

Estas preferencias, a menudo debidas a razones superficiales, se expresaban en los precios; así, los esclavos de la Costa de Oro se vendían en los años cincuenta del siglo XVIII a cincuenta libras jamaicanas, mientras que los de Angola, Bonny y Calabar se vendían a treinta libras, como mucho.

Por supuesto, en África el precio de los esclavos varió en el transcurso de los siglos. A mediados del XVI, el precio medio por esclavo equivalía a unas diez libras, en 1600 ya era de catorce libras y en la

octava década del XVII bajó a cinco libras, para volver a subir a veinticinco en los años cuarenta del XVIII, a treinta y hasta cincuenta tres años más tarde, y se mantuvo estable hasta las guerras napoleónicas, cuando como resultado de acontecimientos que analizaremos a fondo en los siguientes capítulos, el precio cayó de nuevo a quince libras y, a mediados del XIX volvió a su nivel de cuatro siglos antes, es decir, unas diez libras. Estos precios, comparados con los de otras mercancías, eran bajos, e incluso en el siglo XVIII equivalían apenas a cuatro veces el coste anual de su mantenimiento, pero como sugeriremos en otro capítulo, en el siglo XVIII el aumento de este precio supuso un enorme perjuicio para la trata.

En los puertos los esclavos africanos no eran los únicos disponibles. Debido a las actividades internacionales de Portugal y Holanda, en ocasiones se encontraban algunos malayos en Guinea; sabemos, por ejemplo, que en Accra se vendieron unos esclavos «de tez morena y largo cabello negro. Visten todos largos pantalones y chaquetas... y saben leer y escribir... se exhiben para su venta en los fuertes europeos».[28] Los holandeses los habían importado de Oriente y, según se desprende del citado pasaje de *Journey to Guinea* de William Smith, eran muy apreciados.

Cualesquiera que fuesen sus preferencias, la demanda de los compradores a menudo no se satisfacía y en muchas plantaciones del Nuevo Mundo la mano de obra no superaba la docena de esclavos. Una de las propiedades mejor documentadas de fines del siglo XVII es Remire, en la colonia francesa de Cayena, donde entre 1688 y 1690 había veintiocho esclavos de Allada, tres de la Costa de Oro, seis de los ríos Calabar, once de cerca del río Congo y nueve de cerca del río Senegal.

Mientras duró la trata se pedían menos mujeres y niños que hombres en la flor de la vida, a diferencia de la trata árabe del Sahara, en la que eran más importantes las mujeres, como también lo eran en algunos mercados de la costa africana (Benin en el siglo XVI y Senegambia en la segunda mitad del XVII), donde se vendían al doble que los hombres por su trabajo en la agricultura y por paridoras.

En el Nuevo Mundo ocurría a menudo lo contrario. Un decreto de Lisboa en 1618 intentó prohibir la importación de esclavas, así como la de hombres de menos de dieciséis años. La proporción que buscaba la RAC era de dos hombres por mujer. Los tratantes holandeses parecen haber transportado ocho mil mujeres y treinta y cuatro mil hombres entre 1675 y 1695. Esto porque los plantadores preferían esclavos a los que pudieran agotar trabajando para después descartarlos o dejarlos morir, sin preocuparse por criar a sus familias. De principio a fin de la trata, la mayoría de las plantaciones de caña eran empresas que precisaban un reabastecimiento continuo de la mano de obra, o al menos eso creían sus propietarios. La única excepción era el río Bonny, de donde poco menos de la mitad de los esclavos exportados eran mujeres.

Lo mismo ocurría con los niños: sólo el seis por ciento de los escla-

vos transportados desde Luanda entre 1734 y 1769 eran niños; desde Benguela, sólo el tres por ciento; y sólo entre ocho y trece por ciento de los cargamentos de esclavos de la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales. Un cálculo generoso sería probablemente de un diez por ciento en todos los siglos de la trata. A finales del siglo XVIII se transportaron más niños a Norteamérica y Sudamérica, pues allí aumentó su demanda para el servicio doméstico y posteriormente se creyó que los niños, como las mujeres, eran más eficaces en los campos de algodón, como, pongamos por ejemplo, los de Demerara, en Guyana.

Thomas Tobin, un capitán negrero de Liverpool en la última década del XVIII, describe cómo rechazó algunos esclavos porque eran demasiado jóvenes. En los años cuarenta, en el Comité Hutt, sir Robert Inglis, miembro del Parlamento británico por la Universidad de Oxford, un *tory* chapado a la antigua, preguntó a Tobin, ya anciano, y es de suponer que irónicamente, si «¿Pese a todas las ventajas del Pasaje Medio [la ruta de la trata del Atlántico, en el lenguaje de la trata], con cubiertas de un metro sesenta y cinco centímetros y médico a bordo, tiene usted razones para creer que algún negro fuera de África a las Indias occidentales por voluntad propia?». Tobin contestó que «las mujeres y los niños no se oponían; podría parecer que los hombres robustos y sanos no deseaban irse; pero si no los llevaba el capitán del barco, sabían que no serían libres, porque habían bajado ciento sesenta o trescientos veinte kilómetros y... de todos modos serían esclavos. Además, no podían conocer las ventajas... hasta llevar cierto tiempo a bordo; y entonces se reconciliaban con su suerte». Añadió que recordaba haber visto «a jóvenes cogerte de las rodillas y suplicarte que los llevaras a tu país».[29]

Desempeñaban un papel importante en las negociaciones para la compra de esclavos los intérpretes, «estos lingüistas [son] nativos y libres del país, a los que contratamos porque hablan bien el inglés durante el tiempo que permanecemos en la costa; y son intermediarios entre nosotros y los mercaderes negros».[30] A menudo había «lingüistas» a bordo de los barcos y en muchos aspectos resultaban más importantes que los marineros. Así, el capitán Joseph Harrison del *Rainbow*, propiedad de Thomas Rumbold & Co. de Liverpool, encontró un excelente negro libre al que usó como lingüista y llamó Dick. Posteriormente Richard Kirby, un marinero al que también apodaban Dick, informó que el Dick africano no era «mejor que un esclavo» y recomendó que lo vendieran en Barbados, con lo que el intérprete se mostró malhumorado; el capitán averiguó lo ocurrido y vio que Kirby era el culpable; el intérprete pidió que le castigaran, pero el capitán contestó que no tenía poderes para mandar azotar a un blanco, aunque, temiendo una rebelión de los esclavos, pidió a Dick que le castigara a su manera, cosa que éste hizo: le dio unos veintitrés latigazos; Kirby murió poco después y no castigaron a Harrison pues resultó que el muerto sufría de una enfermedad, tal vez hidropesía.[31]

En ocasiones los tratantes eran atacados en el curso de la travesía. En 1730 unos negros desconocidos atacaron e incendiaron el *Phénix*, de ciento cincuenta toneladas, de Adrien Vanvoorn de Nantes, mientras el capitán, Laville Pichard, negociaba la compra de esclavos cerca de la costa de Quetta, en la desembocadura del río Volta. En consecuencia, como solía ocurrir en situaciones similares, murieron numerosos esclavos. No obstante, el buque cruzó el Atlántico con trescientos veintiséis negros, de los cuales ciento ochenta y dos murieron camino de Martinica o mientras los vendían en esta isla. Por lo general todos salían mal parados en estos ataques. En 1758, al *Perfect* —un *snow*, es decir, un pequeño velero semejante a un bergantín con palo mayor y palo de trinquete, así como palo de vela triangular detrás del palo mayor—, capitaneado por William Potter de Liverpool, que se dirigía a Charleston, en Carolina del Sur, le «cortaron el camino unos negros, en el río Gambia, y todos los hombres a bordo fueron asesinados». Diez años más tarde, el *Côte d'Or*, buque de doscientas toneladas, de Rafael Méndez de Burdeos, encalló en un banco de arena cerca de Bonny; más de cien balsas se acercaron, cada una con entre treinta y sesenta negros, la mayoría blandiendo sables, cuchillos o rifles, que subieron a bordo del buque y robaron todo lo que veían; la tripulación se salvó cuando aparecieron dos buques ingleses que la llevaron a Santo Tomé.

En el siglo XVIII la RAC sufrió muchos desastres. En 1703, por ejemplo, los africanos se apoderaron del fuerte de Sekondi, en la Costa de Oro y decapitaron a su principal agente: aquel mismo año tuvieron preso durante dieciocho días a su agente en Anamabo, hasta que compró su libertad «con buenas obras y una buena suma de dinero»; en 1704 a tres agentes de la compañía los desnudaron y apresaron en la costa de Senegambia; en 1717, el capitán David Francis escribió que «se hacen con mis gentes y mis barcos en casi cada puerto al que los mando».[32]

En 1767 se produjo una famosa matanza en Calabar cuya conclusión fue distinta y que William Wilberforce mencionó en su primer discurso ante la Cámara de los Comunes proponiendo la abolición de la trata. Los capitanes de cinco buques de Liverpool, uno de Bristol y otro de Londres, se hallaban en el río Viejo Calabar; los jefes de la nueva y la vieja Calabar disputaban; los capitanes se ofrecieron como mediadores y sugirieron que los habitantes de la vieja ciudad subieran a bordo de uno de los barcos; nueve canoas con unos treinta hombres cada una salieron de la Vieja Calabar, encabezados por Amboe Robin John, uno de sus jefes; cuando se acercaban a los barcos ingleses los capitanes dispararon, se hicieron con las canoas y apresaron a tres jefes; los guerreros de la Nueva Calabar salieron de detrás de los arbustos y cayeron sobre los que trataban de llegar nadando a tierra. A Amboe Robin John lo obligaron a subir a una canoa y lo degollaron y a sus hermanos los vendieron en las Indias occidentales.[33]

En un par de ocasiones, los esclavos se rebelaron cuando estaban

a punto de abordar un barco. Así, en 1727 en Christiansborg, el fuerte danés en la Costa de Oro, un grupo de esclavos cogió al capataz y lo mató; huyeron, pero atraparon a la mitad de ellos, y a los que encabezaron la revuelta los torturaron en la rueda y los decapitaron. Cuarenta años después, en Elmina, una dura respuesta siguió a la venta de seis esclavos ashanti, sirvientes personales del recién fallecido director de la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales, que habrían sido manumitidos si el *asantahene* pagaba unas deudas que tenía con la compañía; pero no lo hizo y los holandeses decidieron vender los hombres a unos tratantes: «Les encadenamos los pies», explica el informe, «y el día en que íbamos a venderlos, registramos a fondo los calabozos en busca de cuchillos y armas, pero por lo visto no lo hicimos lo bastante bien... El resultado... fue que, cuando se les ordenó que salieran al patio, se echaron para atrás y de modo salvaje e inhumano se degollaron a sí mismos y, cuando no lo consiguieron a la primera, se clavaron el cuchillo tres o cuatro veces; el que tenía cuchillo se lo daba a otro que no tenía. Un negro degolló a su esposa y después se degolló a sí mismo... El patio del principal fuerte de la noble compañía se convirtió así en un baño de sangre... Los que no se habían herido fueron cogidos, subidos al patio, vendidos en público y llevados a bordo de un barco inglés que esperaba».[34]

Muchos esclavos morían durante la a menudo larga espera previa a que los transportaran, en mayor cantidad que en las rebeliones y protestas; a veces la espera duraba hasta cinco meses, acaso más que el tiempo que se requería para el viaje a las Américas. Así, en 1790 el capitán William Blake compró novecientos treinta y nueve esclavos para James Rogers & Co. de Bristol, en Inglaterra; doscientos tres murieron «de causas naturales» sin haber salido de la costa occidental de África.

Embarcar a los esclavos resultaba complicado. En 1694 el capitán Thomas Phillips recordó que en Ouidah, «cuando comprábamos unos cincuenta o sesenta, los mandábamos a bordo; había un oficial, el "capitán de los esclavos", cuya misión era llevarlos a la orilla y asegurarse de que todos abordaban; si mientras los llevaba al puerto perdía a alguno debía pagárnoslo, y el "capitán del calabozo" debía hacer lo mismo... Éstos son dos funcionarios nombrados por el rey [de Ouidah] para esto y el barco paga a cada uno el valor de un esclavo con cualquier mercancía que ellos prefieran...». Había también un «capitán de la arena», nombrado para «cuidar de la mercancía que hemos venido a comprar, para que los negros no la roben, pues nos vemos obligados a dejarla toda la noche en la orilla por falta de cargadores que nos la traigan; pero pese a este cuidado y autoridad, a menudo tenemos pérdidas...».[35]

Willem Bosman informó de que, a fin de evitar que los vendedores le impusieran recargos, enviaba a los esclavos a los barcos en cuanto podía, «antes de lo cual sus amos les quitan todo lo que visten para que suban a bordo desnudos, tanto hombres como mujeres, y se ven obligados a continuar así si el propietario del barco no es lo

bastante caritativo... para darles algo con lo que cubrir su desnudez...».[36]

«Cuando nuestros esclavos», escribió el capitán Thomas Phillips en otra ocasión, «acudían a la orilla, nuestras canoas estaban preparadas para llevarlos a la chalupa... si el mar lo permitía, y ésta los llevaba al buque, donde encadenábamos a los hombres, de dos en dos, para evitar un motín o que nadaran hasta la tierra. Los negros son tan voluntariosos y tienen tan pocas ganas de dejar su país que a menudo han saltado al mar desde las canoas, las chalupas y buque, y se mantienen bajo el agua hasta ahogarse, por tal de que no los salvemos... pues tienen más miedo a Barbados que nosotros al infierno, aunque en realidad [éste era un comentario muy frecuente] viven mucho mejor allí que en su propio país; pero el hogar es el hogar, etcétera...».[37]

Algunos capitanes negreros descubrieron que siempre había algunos esclavos, generalmente «de un país situado muy en el interior, que se convencen los unos a los otros, con toda inocencia, de que los compramos para engordarlos y comerlos como si fuesen un manjar».

El capitán Snelgrave trató de enfrentarse a estas angustias. «Cuando compramos gentes maduras, les informo por medio del intérprete de "que ahora son míos". Creo conveniente explicarles para qué han sido... comprados, con el fin de que se tranquilicen, pues cuando un hombre blanco las adquiere, estas pobres gentes suelen sentir un miedo terrible porque muchos creen que nos proponemos comérnoslos, cosa que me han dicho que creen los negros de tierra adentro.

»Así, después de informarles de que los he comprado para labrar la tierra en nuestro país y otras cosas, les explico cómo han de comportarse a bordo con los hombres blancos; que, si alguien abusa de ellos o les insulta, han de quejarse con el intérprete, y yo haré justicia; pero si molestan o amenazan con golpear a un hombre blanco pueden esperar un severo castigo... Cuando adquirimos los negros, emparejamos a los hombres robustos con grilletes, pero dejamos que mujeres y niños anden libres y, poco después de alejarnos de la costa, abrimos los grilletes de los hombres.»[38]

A finales del siglo XVIII el capitán Joseph Hawkins, de Carolina del Sur, ofreció una interesante descripción de cómo actuaban los esclavos a los que sacaban de su país. Había estado comerciando en uno de los ríos que forman el delta del Níger; se hizo a la mar y «los esclavos se hallaban en cubierta necesariamente encadenados con grilletes traídos con este fin; esta medida ocasionó una de las escenas más conmovedoras que haya visto jamás; gracias a mis palabras, durante el camino hasta la costa se sintieron esperanzados, pero el cambio de cuerdas a grilletes destrozó sus esperanzas y los espantó; sus sollozos y gritos me atormentaban más allá de lo que podría expresar, pero un retraso habría resultado fatal... Íbamos por la parte estrecha del río cuando dos encontraron el modo de saltar al agua y un marinero, que se hallaba en la popa de un barco pequeño, cogió a

uno por los brazos y, cuando al fin le arrojamos una cuerda, volvimos a subir al esclavo a bordo, aunque no sin dificultades.

»Al ver que a uno lo cogían y al otro le golpeaban la cabeza con un palo, los demás, que habían estado remando, soltaron un grito que repitieron los de abajo; los que no tenían grilletes trataron de arrojar dos marineros al agua; los demás marineros, excepto el del barco y el del timón, dormían, pero el ruido los despertó y los gritos los aterrorizaron. Cogieron los mosquetes y las bayonetas que tenían a mano y se abalanzaron sobre los esclavos, cinco de los cuales se habían soltado abajo y trataban de liberar al resto, mientras aquellos a que nos enfrentábamos arriba amenazaban con sacrificarnos a su desesperación... Por fin los dominamos; sólo uno escapó y otro murió; de inmediato encadenamos a los otros con doble grillete y a partir de entonces hasta llegar al buque no permitimos a ninguno salir a tomar el aire sin estar encadenado. Cinco de nuestros marineros sufrieron heridas graves pero no peligrosas... Llegamos al buque en cinco días y allí nos encontramos con que los oficiales se habían conseguido tres o cuatro esposas cada uno...».[39]

Las esclavas se beneficiaban a veces del hecho de que la tripulación no podía vivir sin mujeres. Así, en 1741 el capitán Yves Armés del *Jeannette* de Nantes encontró un barco inglés cerca de la costa de África occidental, donde «la costumbre entre ellos es tener cada uno su mujer». Algunos capitanes intentaban reprimir esto y el capitán Newton, el que luego sería sacerdote, recordó que «Por la tarde, cuando nos hallábamos en cubierta, William Cooney sedujo a una esclava hasta hacerla entrar en la habitación y yació con ella con brutalidad a la vista de todos en la cubierta, por lo que lo hice encadenar».[40]

Y ahora empezaba la peor parte de la vida del esclavo y también del marinero.

21. SI QUISIEREIS APRENDER A REZAR, ID A LA MAR

Si quisiereis aprender a rezar, id a la mar.

Proverbio portugués

Es perfectamente imposible hacer de un viaje con esclavos un viaje saludable.

El capitán DENMAN al comité
de William Hutt de la Cámara
de los Comunes, 1848

Tanto en mi barco como en cualquier otro, todos los oficiales y la tripulación estaban enteramente ocupados en tratar de mantener a los esclavos en buena salud y con buen ánimo.

THOMAS TOBIN, capitán de la trata,
de Liverpool, al Comité Hutt, 1848

La travesía de lo que los españoles del siglo XV llamaban el gran mar Océano era la experiencia característica de la trata atlántica. De no ser por esto, el viaje de un cautivo hacia la costa desde su remoto punto de origen, en el interior africano, entre las ciudades en ruinas del imperio songhai, o en el reino del Congo, antes de Ngola, pongamos por caso, habría sido igual si al esclavo lo llevaban a un puerto mediterráneo o a uno americano, a Elmina o a Brasil. Habría sido igualmente duro. Pero era el mar, el vasto, aterrador, misterioso «verde mar de las tinieblas» lo que daba a la trata atlántica su dramatismo especial.

Ningún esclavo, antes de 1750, nos dejó una descripción de lo que significaba ver el océano por primera vez, al final del largo camino desde el fondo de África. Pero no hay duda de que muchos africanos pensaron que los europeos no tenían país y que vivían en buques. Un esclavo que contó su propia historia fue Olaudah Equiano, un cautivo muy especial capturado por los ingleses y llevado por ellos a las Indias occidentales en los años de 1760. «Lo primero que saludaron mis ojos», escribió «fue el mar y un barco de esclavos que estaba levantando anclas... Me llenaron de asombro, que cuando me llevaron a bordo se convirtió en terror. Inmediatamente algunos de los tripulantes me tocaron para ver si estaba sano, y me convencí de que había entrado en un mundo de malos espíritus y que iban a matarme. Su piel era tan distinta de la nuestra, que con su largo cabello y la lengua que hablaban... se unieron para confirmarme en esta creencia. Tal era el horror de lo que veía y tales mis temores, que si hubiese poseído diez mil mundos, los habría dado con gusto para cambiar mi condición por la del más bajo de los esclavos de mi país».

«Al mirar a mi alrededor, en el barco», continúa Equiano, «vi una gran caldera de cobre... y ya no dudé de mi destino... Caí inmóvil so-

bre cubierta y perdí el sentido. Al recobrarlo, encontré a mi alrededor a algunos negros que eran, creo, los que me habían traído a bordo y habían recibido su paga. Me hablaron para tranquilizarme, pero fue en vano. Les pregunté si nos comerían aquellos hombres blancos de aspecto horrible, caras rojas y cabello suelto. Me dijeron que no, y uno de los tripulantes me trajo en un vaso de vidrio licor alcohólico... Tragué un poco, que al tocar mi paladar me sumió en una gran consternación por la extraña sensación que producía, pues nunca había probado antes de un licor como aquél...».

Equiano muestra la superstición, muy extendida por toda África, de que los hombres blancos (o «rojos») eran probablemente fieles del Señor de la Muerte, el diablo angoleño Mwene Puto, y que se habían apoderado de los esclavos para comérselos. Algunos africanos estaban seguros de que el vino tinto que los europeos bebían tan alegremente procedía de la sangre de los negros, que el aceite de oliva que usaban con tanto cuidado era producto de exprimir los cuerpos negros, y hasta que el queso de fuerte olor de la mesa del capitán venía de cerebros africanos.

Equiano preguntó si los tripulantes «no tenían país». ¿Vivían en aquel «lugar vacío»? ¿No tenían mujeres y, si las tenían, dónde estaban? ¿Cómo navegaba el barco? Las respuestas que recibieron estas agudas preguntas no fueron satisfactorias ni explicaban nada.[1]

La travesía del Atlántico iba a comenzar. Los barcos que transportaban esclavos no cambiaron mucho a lo largo de las generaciones. Así, en el XVII, en la era del asiento portugués, un buque corriente que llegara a Cartagena de Indias llevaba unos trescientos esclavos. El buque francés corriente en la trata del XVIII cargaba unos cuatrocientos, y uno portugués, unos trescientos setenta. En un navío inglés, la carga era menor: unos doscientos treinta, a finales del mismo siglo. Pero había innumerables excepciones, como la del *Comte d'Hérouville*, de Nantes, propiedad de René Foucault *ainé*, con Jean-François Cadillac de capitán, que llevó a Martinica, en 1766, sólo un esclavo adulto y una *négritte*. Muchos barcos ponían rumbo a las Indias con menos esclavos de lo que esperaban y otros llevaban más de los que podían.

Si las condiciones eran buenas, la travesía del Atlántico llevaba unos treinta y cinco días, en los viajes portugueses del XVII, desde Angola a Pernambuco, cuarenta a Bahía, y cincuenta a Río. A finales del XVIII, parece que estos viajes por el Atlántico meridional se habían reducido a un promedio de treinta días, debido al mayor tamaño de los navíos. En los años sesenta del XVII, los barcos británicos que partían de Guinea tardaban unos cuarenta y cuatro días en llegar al Caribe. Pero los holandeses de la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales solían emplear ochenta días para arribar a Curaçao, aunque hay datos de que el viaje más corto duró veintitrés días y el más largo, doscientos ochenta y cuatro. La mayoría de las travesías francesas y británicas del Atlántico duraban de dos a tres meses; setenta días era lo corriente en los barcos de Honfleur, pero eran fre-

cuentes los viajes que llevaban más tiempo. Eran relativamente fáciles, pues en circunstancias normales los capitanes daban un amplio rodeo para evitar la zona de altas presiones del Atlántico central.

El viaje más breve desde África occidental a Portugal, en los siglos XV y XVI, tomaba menos tiempo, acaso de veinte días a un mes, desde Arguin a Lisboa; desde Santo Tomé la duración debió de ser de tres a seis meses.

En el XVIII, la travesía de la trata más corta la hizo en 1754 el *Saint-Philippe*, de Nantes, de trescientas cuarenta toneladas, propiedad de los hermanos Jogue, que llevó a cuatrocientos sesenta y dos africanos de Ouidah a Santo Domingo en sólo veinticinco días.

La travesía más larga, en el mismo siglo, parece que fue también francesa, con el *Sainte-Anne*, de Nantes, propiedad de Louis Mornant, que en 1727 tardó nada menos que nueve meses para ir de Ouidah a Cayes Saint-Louis, en Santo Domingo, y durante los cuales perdió a cincuenta y siete esclavos.

Cuando el barco se hacía a la mar, el capitán creía que, con buena suerte, los vientos alisios del sudeste llevarían casi automáticamente el buque a través del océano. Pero antes de poder alcanzar estos vientos, cuando estaba todavía a la vista de África, a los esclavos varones se les solía mantener encadenados a pares, con el tobillo derecho de uno conectado al tobillo izquierdo del otro.

Jacques Savary, un brillante hombre de negocios de Angers, protegido del favorito de Luis XIV, Fouquet, que era un teórico del comercio, escribió en su libro *Le Parfait Négociant*, a finales del XVII, que «desde el momento en que se embarca a los esclavos, hay que izar velas. La razón de esto es que estos esclavos aman tanto a su país que se desesperan al ver que lo abandonan para siempre, y esto les hace morir de pena y he oído decir a mercaderes que se dedican a este comercio que mueren más a menudo antes de abandonar el puerto que durante el viaje. Unos se arrojan al mar, otros se golpean la cabeza contra la madera del barco, otros retienen el aliento para tratar de ahogarse, mientras que otros tratan de morir de hambre negándose a comer, pero en cuanto han dejado su país, empiezan a consolarse, en especial cuando el capitán los entretiene con la música de algún instrumento».[2] El capitán Thomas Phillips, de Londres, escribió por la misma época, basándose en su experiencia personal, que «cuando llegamos a alta mar, les soltamos las cadenas y nunca tratan de rebelarse... El único peligro es cuando están a la vista de su país... Llevamos unos treinta o cuarenta negros de la Costa de Oro, para vigilar a los negros de Ouidah, y duermen entre ellos para evitar que se peleen».[3] Cien años más tarde, en 1790, Ecroyde Claxton, médico a bordo, explicó al comité investigador de la Cámara de los Comunes que recordaba que una vez un esclavo consiguió arrojarse al mar, como protesta, y que se hizo mucho para tratar de recuperarlo; el esclavo «dándose cuenta de que lo alcanzarían, se sumergió en el

agua y, gracias a esto, escapó, salió a la superficie a varios metros del barco, e hizo signos, que no puedo describir con palabras, expresando su dicha por haber escapado de nosotros».[4]

En cuanto a los barcos mismos, los holandeses creían que los suyos eran los mejor dirigidos. «Aunque el número de esclavos a veces asciende a seiscientos o setecientos, gracias a una buena dirección... están tan bien administrados que parece increíble, y en esto nuestra nación supera a todas las otras europeas, pues los buques de esclavos franceses, portugueses e ingleses están siempre sucios y apestan, y los nuestros, al contrario, son limpios y aseados.»[5]

Era normal que los barcos estuvieran atestados. El padre Dionigio Carli, de Piacenza, escribió, a finales del XVII, refiriéndose a los navíos portugueses, que en ellos «reunían a las mujeres encinta en la cabina de popa, a los niños los metían en el primer almacén, como si fueran sardinas en una barrica. Si alguien quería dormir, se ponían unos encima de otros. Para satisfacer sus necesidades naturales, tenían sentinas por encima de la borda, pero como muchos temían perder su lugar se aliviaban donde estuvieran, sobre todo los hombres que estaban cruelmente amontonados, de tal manera que el calor y el hedor resultaban intolerables».[6] Cien años más tarde, James Morley, que había sido artillero en el barco negrero *Medway*, declaró ante un comité de la Cámara de los Comunes que había «visto a los esclavos con grandes dificultades para respirar, las mujeres en particular, que suben hasta las vigas, donde se levantan a menudo las rejas con barandas, cosa de algo más de un metro por encima de los bordes más elevados [que impiden que entre el agua]; así obtienen algo de aire, pero en general las empujan hacia abajo, porque quitan aire a los demás. Ha visto esclavos con náuseas con la boca llena de arroz, hasta que casi se asfixian; ha visto al médico de a bordo empujar entre sus dientes el pan y arrojarles medicina de tal modo que ni la mitad de la misma les entraba en la boca... y esos desgraciados chapoteaban en su sangre... y esto con ayuda del látigo».[7]

Debemos reconocer que los portugueses trataron de fijar reglas para el transporte de esclavos. El mismo rey Manuel, que a comienzos del XVI había insistido en el bautismo de los esclavos, ordenó que éstos —llevados entonces más a Europa que a las Américas— tuvieran cuando menos camas de madera bajo techado, para protegerlos de la lluvia y el frío. También trató de que se les proporcionara una alimentación adecuada, con batatas por ejemplo, aunque la orden de que debía proporcionárseles bastoncillos para roer con el fin de calmar el hambre y mantener limpia la dentadura no parece un gesto de alta generosidad.

Pero ni siquiera estas tibias sugestiones de humanidad se aplicaban, y los buques portugueses de la trata llevaban a bordo las mismas cadenas y esposas y grilletes para sujetar a los esclavos que llevarían tres siglos después.

La ley de 1648 trataba de establecer claramente los requisitos del *arqueaçao*, es decir, la obligación de los funcionarios de medir el to-

nelaje de los buques, tomando en cuenta la necesidad de definir la diferencia entre las bodegas, reservadas para la carga, y las cubiertas, para los esclavos. La ley no indicaba la altura de estos espacios, pero contenía normas para la «comodidad» que podían interpretarse como que se exigía una altura mínima.

Como resultado de estas y otras reglas, se supone a menudo que los portugueses fueron los tratantes europeos más humanos con los esclavos. Jean Barbot dijo que eran «dignos de alabanza, pues llevan con ellos una cantidad suficiente de ásperas esteras para servir de camastro, que cambian cada dos o tres semanas por esteras nuevas, y esto no sólo hace que sea más blando tumbarse sobre ellas que sobre el duro suelo sino que debe también ser más sano, pues la madera se humedece, ya porque la cubierta se lava a menudo para mantenerla limpia, ya porque el agua de lluvia entra algunas veces... y hasta por el sudor mismo de los esclavos, que, por estar tan apiñados en un lugar bajo, es perpetuo».[8] El minerólogo sueco Wadström, escribía en 1790 que «los buques portugueses nunca están abarrotados y los marineros son sobre todo... negros ladinos, que hablan su lengua y consuelan y atienden a los infelices durante el viaje. El resultado es que apenas hay necesidad de los grilletes que se emplean de modo constante en los otros buques europeos de esclavos, y que realizan su viaje desde Angola, etc., a Brasil con muy poca mortalidad...».[9] En el siglo XVIII las condiciones en los buques portugueses se mejoraron cuando a cada marinero se le asignó la tarea de cuidar de quince esclavos; a estos marineros se les pagaba una cantidad por cada esclavo que entregaban vivo.

De todos modos, los portugueses eran perfectamente capaces de mejorar los beneficios a costa de las comodidades. El doctor Wadström indicó que «algunos mercaderes de esclavos envían a Mozambique barcos en busca de esclavos. Me explicaron que aunque en el largo, tormentoso y frío viaje por el cabo de Buena Esperanza morían más esclavos incluso que en la travesía de la costa de Guinea a las Indias occidentales... el precio tan barato que pagaban en Mozambique les compensaba plenamente por el aumento de mortalidad».[10]

Así, aunque los portugueses acaso enfocaron el negocio con esclavos con más humanidad que sus cofrades de Europa del norte, en la práctica no existía mucha diferencia entre unos y otros. Por ejemplo, sólo en la segunda mitad del XVIII empezaron a llegar a Lisboa, Luanda y Río las disposiciones europeas respecto a la higiene, con ser tan modestas. Tal vez la verdadera diferencia era sicológica. Los portugueses, con sus marineros esclavos, no veían en un cautivo negro a una persona excepcional sino a una más destinada a sufrir dentro del plan inexplicable de Dios, mientras que para los protestantes blancos del norte, los africanos resultaban tan exóticos como inquietantes.

El esclavo Equiano escribió sobre la primera etapa del viaje a través del Atlántico: «El hedor de la bodega, mientras estábamos en la costa, era tan intolerablemente molesto que resultaba peligroso per-

manecer en ella mucho tiempo, y a algunos se nos permitió estar en cubierta para gozar del aire fresco, pero ahora que todo el cargamento del barco estaba encerrado junto, el aire se volvió pestilente. El apiñamiento y el calor del clima, añadido a la cantidad de personas en el barco, que estaba tan abarrotado que apenas si podíamos darnos vuelta, casi nos asfixiaban. Esto causaba un sudor constante... y provocó una enfermedad entre los esclavos, muchos de los cuales murieron víctimas de la avaricia imprevisora, como puede llamarse, de sus compradores. Esta calamitosa situación se agravaba por el roce de las cadenas, que se habían vuelto insoportables, y por la suciedad de las cubas, en las cuales caían a menudo los niños, y casi se asfixiaban. Los chillidos de las mujeres y los gemidos de los moribundos presentaban una escena de horror casi inconcebible.»[11]

El infatigable abolicionista Zachary Macaulay viajó como pasajero en un buque inglés de la trata, alrededor de 1795, para descubrir lo que era un viaje de esta clase. Macaulay tomó sus notas en griego, para confundir a la tripulación. En una explica que «el capitán nos dijo que un barco de esclavos es algo muy distinto de lo que se dice. Habló con las mujeres [esclavas], que lo aclamaron. Se dirigió luego a la cubierta de proa y dijo lo mismo a los hombres, que lo aclamaron. "Y ahora", dijo, "¿no está convencido que el señor Wilberforce tiene una idea falsa de los barcos de esclavos?"». A Macaulay le enseñaron dónde colgar su hamaca y le preguntaron si no le molestaría que algunos esclavos durmieran debajo de ella; le dijeron que el olor sería desagradable durante unos días, «pero cuando lleguemos a los vientos alisios, ya no lo percibirá».[12]

Poseemos diagramas hechos en 1790 del buque negrero *Brookes*, (llamado así porque era propiedad de una conocida familia de constructores de Liverpool que llevaba ese mismo apellido), y los trazados en 1823 del barco de Nantes de doscientas treinta y dos toneladas *Vigilant*, propiedad de François Michaud, que después de recoger en Bonny a trescientos cuarenta y cuatro esclavos fue interceptado, rumbo a Cuba, por los navíos de la armada británica *Iphigenia* y *Myrmidon*. Estos diagramas sugieren que los ingleses en los años ochenta del XVIII y los franceses en los años veinte del XIX, encerraban a sus esclavos en un espacio de menos de dos metros de alto y menos de metro y medio de ancho. El doctor Thomas Trotter, de Edimburgo, que más tarde escribió un libro bien conocido en su época sobre *La embriaguez y sus efectos en el cuerpo humano*, y que en 1783 viajó como médico a bordo del *Brookes*, respondió a las preguntas de un comité de la Cámara de los Comunes sobre si los esclavos tenían espacio para volverse o para tumbarse, afirmando que «de ningún modo. A los esclavos que no están encadenados, se les encierra "a modo de cucharas" [es decir, lo que en castellano popular se llama "hacer el cuatro"], estrechamente atados unos a otros. El primer oficial tiene la misión de hacerlos encerrar de esta manera todas las mañanas, y de obligar con el látigo a los que no se colocan rápidamente en su lugar, y cuando se les encierra de este modo y el barco se mueve mucho, se

dan golpes contra la madera o contra los demás... He visto cómo se hinchan sus pechos y observado cómo sueltan el aliento, con esos angustiados y trabajosos esfuerzos que observamos en los animales moribundos sujetos a experimentos sobre el mal aire de diversas clases». En el viaje en que participó Trotter, el *Brookes* llevaba más de seiscientos esclavos y perdió a sesenta mientras navegaba.[13]

Por la misma época en que Trotter prestaba esta declaración, Thomas Clarkson, conocido adversario de la trata, habló con un testigo que le dijo: «Las penalidades que los esclavos sufren debido a su amontonamiento no son fáciles de describir. Les he oído frecuentemente quejarse del calor, y les he visto perder el sentido, casi morir por falta de agua. Su situación es peor cuando llueve. Hacemos por ellos cuanto podemos. En todos los buques de esclavos en que he navegado nunca cubríamos las rejas con una tela alquitranada, sino que con la tela formábamos un toldo sobre los botalones... pero algunos seguían jadeando y es en situaciones así que los marineros no tienen más remedio que sacarlos a cubierta, por temor a que perdieran el sentido y murieran.»[14]

De vez en cuando se sugería que con mejores condiciones a bordo de los barcos negreros se podrían reducir las pérdidas o, mejor, aumentar los beneficios. «Creemos que la codicia de los capitanes al amontonar sus esclavos por encima de la proporción conveniente para el flete es la única razón de la gran pérdida para la compañía», escribían en 1681 los factores de la RAC desde Cape Coast a los directores de Londres. «Si sus señorías tuvieran a bien disminuir su número aunque les dieran cinco chelines extra por cabeza, sus señorías saldrían ganando al terminar el año.»[15] Pero la RAC no hizo nada; en Londres era difícil imaginar una muestra de inhumanidad en África, y el amontonamiento siguió siendo moneda corriente.

En todos los buques europeos se colocaba a los dos sexos aparte, siguiendo la costumbre portuguesa; se hacía mediante «un fuerte tabique junto al palo mayor, con la proa para los hombres y la popa para las mujeres. Si se trataba de grandes buques, con quinientos o seiscientos esclavos, la cubierta debía tener una altura de casi dos metros, pues así resultaba más aireada y conveniente para un número tan considerable de criaturas humanas y, por tanto, más saludable para ellas». Las esclavas recibían mejor trato que los varones, pues no las encadenaban. La razón de todo esto no era sólo la de evitar que los varones sedujeran a las mujeres, sino porque se decía que las mujeres negras a menudo empujaban a los hombres a mostrarse firmes y atacar a la tripulación.

Las cubiertas de los esclavos solían estar entre la bodega y la cubierta principal. Si se bajaba el techo de la cubierta de los esclavos o se la extendía hacia popa o proa, se disponía de más espacio para los esclavos, pero se reducía la superficie de almacenamiento de los barriles de comida y agua. En algunos barcos se instalaba una segunda cubierta de madera, dentro de la cubierta de los esclavos, para poder llevar un segundo grupo de cautivos en dos compartimentos más es-

trechos. Muchos barcos tenían portañolas, pero solían ir tan cargados que no se las podía abrir excepto con mar chicha. Escotillas que daban a cubierta permitían a los esclavos recibir aire sin ofrecerles ninguna posibilidad de huida por ellas.

Varios distinguidos investigadores han indicado recientemente que a pesar del citado comentario de los factores de la RAC, no había una relación directa entre el amontonamiento y la mortalidad. Un meticuloso análisis de las estadísticas sugiere que los buques en que había amontonamiento de esclavos no sufrían un número de muertes significativamente mayor que los buques en que se les encerraba de modo más humano: «el número de los que se cargaban a bordo no se relaciona con la mortalidad experimentada por los esclavos africanos» durante la travesía. La desventaja del amontonamiento no era, al parecer, que condujera a una mayor incidencia de enfermedades, sino que entrañaba habitualmente una reducción del espacio disponible para almacenar alimentos para el viaje, y esto, desde luego, causaba malnutrición. Una epidemia se extendería incluso por un buque con poca carga humana, y si no había epidemias y el capitán era tan hábil como afortunado, podía desembarcar la mayor parte de su cargamento aunque lo hubiese transportado muy amontonado.[16]

A veces se empleaba una chimenea o canalización hecha con velas para hacer entrar aire en la cubierta de los esclavos, pero su eficacia dependía, como es lógico, de que soplara bastante viento.

Los oficiales y la tripulación, así como los viajeros, si había alguno, también sufrían estrecheces a bordo de los negreros. Los marineros dormían en hamacas o en literas colgadas o construidas en cualquier rincón disponible. En el *Brookes*, por ejemplo, el departamento de la tripulación estaba a popa del de los esclavos, y en la cubierta de arriba había compartimentos para los oficiales, con un buen camarote para el capitán, de unos cuatro metros y medio por casi dos y dos metros de alto. En ocasiones, si había sobrecarga, los marineros dormían en los botes, en cubierta o en los portalones. El capitán y los oficiales a veces sacrificaban parte de su espacio para cargar tantos esclavos personales como podían, debajo de sus literas o en sus camarotes. Esto era especialmente habitual en los viajes entre Luanda y Río, alrededor de 1800, cuando por lo menos doce de estos esclavos ilegales, según fuera el número de tripulantes, viajaban escondidos. A veces el capitán y los oficiales ocultaban su presencia a los funcionarios de Luanda que inspeccionaban el peso del buque y el número de esclavos por tonelada que transportaba, o bien los embarcaban de noche, por encima de la borda, ya pasada la inspección, o haciendo escala en alguna de las bahías de la costa, más allá de la ciudad, para tomar a bordo el cargamento humano de contrabando.

Al cabo de ocho días, los buques ya habían perdido de vista la costa y entonces se permitía a los esclavos subir a cubierta. Se procuraba que mantuvieran el buen ánimo y la higiene. Se les organizaba en

grupos para limpiar el barco y se les obligaba a cantar mientras lo hacían. Jean Barbot escribió que en los navíos franceses de La Rochelle en que había servido, «tres veces por semana perfumamos entre las cubiertas con una buena cantidad de vinagre en baldes, con balas al rojo vivo dentro de ellos, para despejar el mal aire, después que se ha fregado todo con escobas, tras lo cual se limpia la cubierta con vinagre frío».[17] El capitán Phillips, del *Hannibal*, recordaba que en la Costa de Oro los esclavos a los que utilizaba como cabos «se encargan de hacer que los negros limpien a fondo todas las mañanas el lugar donde duermen, para evitar cualquier enfermedad que pueda engendrar la suciedad; cuando nombramos a un guardia le damos un látigo como insignia de su cargo, de lo cual se muestra muy orgulloso». A menudo se pedía a las esclavas que se ocuparan de moler el trigo, para ponerlo, a veces con arroz o pimienta, en la sopa de judías. Thomas Tobin, de Liverpool, recordaba ante el comité de la Cámara de los Comunes que «una quincena después de hacernos a la mar, traté, una mañana, manteniéndolos de buen humor, de dejar a una docena sin cadenas, e hice lo mismo a la mañana siguiente, y los hombres lo tomaron bien y solían sacar a suertes, entre ellos, a quiénes desencadenaría al día siguiente, hasta que hubo casi la mitad sin cadenas, y entonces los dejamos a todos sueltos».[18]

La brutalidad no era ni normal ni inevitable. Interesaba a todos entregar en las Américas a tantos esclavos vivos como fuese posible. Unas instrucciones de la Middelburgische Kamerse Compagnie de 1762-1786, insistían concretamente en que «no permitan que ningún negro o negra sea maltratado o mancillado».[19] Luego ordenaba que «el doctor y el sobrecargo inspeccionen las bocas y los ojos de los esclavos todas las mañanas». Jean Barbot, después de sus viajes, recomendó que se diera buen trato a los esclavos con el fin de «dominar sus inclinaciones brutales» y también para «aliviar el sentimiento de su lamentable condición, que muchos son bastante sensibles para percibir, pensemos lo que pensemos de su estupidez». Creía también que en general, a bordo de los buques «se pone mucho cuidado en protegerlos y alimentarlos en interés de sus dueños».[20]

Sin embargo, el siglo XVIII era una época violenta y no se sentía mucho respeto por la vida humana. Según la descripción de una travesía de la trata, «una vez lejos de la costa, el barco se convierte en mitad manicomio y mitad burdel». Los capitanes con frecuencia trataban su propia tripulación con sadismo criminal. Al capitán William Lugen, de Bristol, se le juzgó en Charleston por asesinato, porque una de sus cautivas tuvo un hijo y la mujer murió; la tripulación «entregó el infeliz niño a la gente de su propio color y ellos, como verdaderos salvajes, lo dejaron en cubierta y se negaron a admitirlo entre ellos, pues creían que su enfermedad era infecciosa. Se dejó al niño bajo el ardiente sol y agonizante (el médico dijo que no podía pasar del día). El capitán ordenó que lo arrojaran por la borda». Lo declararon inocente de asesinato, pues en su acción «no pudo haber malicia premeditada».[21] En un barco francés, probablemente en los años de 1770,

el capitán informó que su segundo, Philippe Liot, había «maltratado a una negra muy linda, rompiéndole dos dientes y le provocó un estado tal de terror que sólo pudo venderla a muy bajo precio en Santo Domingo, donde murió dos semanas después».[22]

Thomas Tobin afirmó ante los comisionados de la Cámara que si los esclavos que transportaba «hubiesen estado en un cuarto de niños de la casa de una familia, no los hubiesen tratado más bondadosamente». Toda la tripulación, agregó, «estaba constantemente ocupada haciendo que todo fuese lo más cómodo posible para los esclavos. Se levantaban hacia las ocho de la mañana y se nombraba a algunos para que se colocaran en las escotillas con trapos y se frotaban unos a otros».[23] El capitán Thomas Phillips, ya citado, escribía en 1694 que «me han informado que algunos capitanes han cortado las piernas o los brazos de los esclavos más tercos, para aterrorizar a los demás, pues creen que si pierden un miembro ya no podrán volver a su tierra; algunos de mis oficiales me aconsejaron que hiciera lo mismo, pero no pudieron convencerme de que me pasara siquiera por la cabeza hacerlo, y menos que pusiera en práctica esta barbaridad y crueldad con las infelices criaturas que, excepto por su falta de cristianismo y de religión verdadera, por su desgracia y no por culpa suya, son tan obra de las manos de Dios como nosotros y sin duda tan queridas por Él como nosotros».[24]

En la travesía, la comida era, desde luego, sencilla, con algunas diferencias nacionales, como cabe suponer: la mandioca o yuca o casava era el ingrediente principal en los barcos portugueses; el maíz (al que los ingleses llamaban ya «trigo indio») lo era en los barcos holandeses y británicos, mientras que en los franceses se daba avena traída de Francia. El arroz y el mijo, cosechados en África, eran frecuentes. Se añadían, a veces, alubias, plátanos, batatas, patatas, cocos, limas y naranjas. La comida de los esclavos no era muy inferior, ni en calidad ni en cantidad, a la de la tripulación y probablemente era mejor que la que habían recibido durante los meses de viaje o de espera en África.

Al terminar el XVIII, la ración típica diaria de un esclavo en un buque de la trata debía ser de unas tres libras o poco más de batata, diez onzas de galleta, tres onzas y media de judías, dos onzas de harina y un pedazo de buey en salazón. Tres de cada cinco días recibían un plátano y una mazorca de maíz. Por las mañanas, un poco de vinagre o de jugo de limón, para enjuagarse la boca, con el fin de evitar el escorbuto, pues para entonces ya se sabía que esto era necesario, tras el famoso tratado de James Lind de 1754, aunque el Almirantazgo no ordenó hasta 1794 que se administraran esos jugos; como ya hemos mencionado, el médico Trotter fue un pionero en esta práctica a bordo del *Brookes*.

Una vez más, los portugueses habían fijado ya en 1519 reglas concretas acerca de la alimentación durante el viaje y estas reglas se mantuvieron, por lo menos durante cierto tiempo. La ley de 1684 las refinó. Pero los capitanes que iban a Río desde Luanda o Benguela,

en Angola, se negaban a menudo a comprar lo que se necesitaba, e incluso sobornaban a funcionarios de los puertos para que les permitieran en secreto aumentar su carga de esclavos empleando con este fin el espacio reservado a almacenar los alimentos.

Los abastecimientos eran casi siempre menos de los necesarios. Un marinero irlandés, Nics Owen, que en 1753 navegó con el capitán William Brown desde Sierra Leona a Newport, en Rhode Island, se encontró con que la ración para los tripulantes era de una onza de carne en salazón cada veinticuatro horas, con media galleta de propina.

Los holandeses alimentaban a sus esclavos «tres veces al día con buenas vituallas», según afirmaban los tripulantes «mucho mejores que en su país» africano. Por otro lado, en los barcos franceses se cocían cada día unas gachas de avena a las que se añadía carne de tortuga salada, que podía obtenerse en Cabo Verde, o verduras secas. Cada vez que el buque hacía una escala se compraban agua y verduras frescas. En los buques ingleses, la comida se distribuía a los esclavos por grupos de diez, «en un corto y ancho cubo, fabricado para este fin por nuestros herreros... y cada esclavo tenía una pequeña cuchara de madera para comer muy bien...». El capitán Phillips recordaba que estas comidas se daban en la cubierta principal y en el castillo de proa, para «poder tenerlos a todos bajo mis armas desde el puente de mando, en caso de que hubiera algún disturbio; las mujeres esclavas comían en el puente de mando, con nosotros, y los muchachos y las muchachas, en popa». La comida se distribuía dos veces al día, a las diez de la mañana y a las cinco de la tarde: «La primera comida era de judías grandes, hervidas con cierta cantidad de manteca de pato que teníamos de Holanda... La otra comida era de vainas de guisante, trigo indio *dabbadabb* [maíz molido en un molinillo de hierro], que llevábamos con este fin, tan fino como la harina de avena, mezclado con agua y bien hervido en un horno de cobre, hasta que se espesaba, y sazonado con sal, aceite de palma y malagueta [pimienta].» Se creía que esta pimienta malagueta protegía «a nuestros negros de la diarrea y de los retortijones».[25]

Los buques de la RAC siempre llevaban sus propias galletas desde Inglaterra, así como manteca y algarrobas, y compraban maíz en la Costa de Oro antes de dirigirse a Calabar. A principios del XVIII, estos barcos llevaban cestas de patatas, barriles de sal, bocoyes de aceite de palma, pimienta, arroz, cajas de trigo y a veces queso de Suffolk, vinagre, «alcohol inglés» (sin duda ginebra) y tabaco.

Distintos observadores nos dejaron impresiones contradictorias de lo que deseaban los esclavos. Jean Barbot creía que «los esclavos tienen un estómago mucho mejor para judías que para maíz, yuca o batata». Thomas Phillips recordaba también que «los negros gustan exageradamente de las judías, y comiéndolas se dan golpes en el pecho y gritan "pram, pram", que quiere decir muy bueno». En cambio, Barbot declaraba alrededor de 1700 que «un buque que lleva a quinientos esclavos debe cargar unas diez mil batatas, lo cual es muy difícil, pues cuesta almacenarlas por el mucho espacio que ocupan,

pero no han de ser menos, pues el esclavo tiene una constitución que ninguna otra comida lo sostiene, ya que el maíz, las judías y la yuca no sientan bien a su estómago».[26] Cien años más tarde, Thomas Tobin decía lo mismo, excepto que a menudo necesitaba quince mil batatas.

Algunas veces era necesario forzar a los esclavos a comer, para impedir que se mataran de hambre. Barbot, que decía que era «de natural compasivo», habíase visto, sin embargo, «en la necesidad de ordenar que rompieran los dientes de esos desgraciados porque no querían abrir la boca». Wilberforce dio el ejemplo de un capitán que ordenó a su segundo que con una mano ofreciera un pedazo de batata a un esclavo y «un pedazo de fuego» con la otra. A bordo llevaban para estos recalcitrantes unas tijeras especiales o *speculum oris*, cuyas hojas se introducían a la fuerza entre los dientes de los rebeldes y luego se daba vuelta a un tornillo que las separaba y así abrían las mandíbulas.[27] En la historia de la abolición de la trata de Clarkson se encuentra una reproducción de éste y de otros instrumentos.

La hora de las comidas era la más peligrosa para las tripulaciones: las cuatro de la tarde era «el momento apropiado para amotinarse, pues los esclavos se encontraban en cubierta... Por lo tanto, en esa ocasión, todos nuestros hombres que no se encuentran ocupados distribuyendo vituallas a los esclavos... están sobre las armas, y algunos, con mechas encendidas junto a los grandes cañones que los apuntan, cargados con cartucho, hasta que han terminado...».[28]

Después de comer, informaba Barbot, «ordenábamos a los hombres que bajaran entre las cubiertas, pues a las mujeres se las dejaba en cubierta a su gusto mientras quisieran, aunque muchos de los hombres tenían la misma libertad, por turnos, ya que pocos o ninguno, estando en la mar, llevaba cadenas... Además dábamos a cada uno, entre comidas, un puñado de maíz y yuca, y luego pipas pequeñas y tabaco para fumar en cubierta, siempre por turno, y algunos granos de cacao... y las mujeres se cubrían con un pedazo de tela basta y lo mismo muchos de los varones, que cuidábamos de que lo lavaran de vez en cuando, para evitar los piojos. Hacia el atardecer se divertían como querían en cubierta, unos conversando, otros bailando o cantando y jugando a su manera, lo cual les agradaba mucho y nos entretenía a nosotros, especialmente las mujeres, que estaban aparte de los varones en el castillo de proa, y muchas de ellas jóvenes doncellas, llenas de alegría y buen humor, nos proporcionaban abundante recreo». A ambos sexos se les animaba a «cantar y bailar lo más posible», declaró el capitán de un barco francés, «a cuyo fin se les proporcionaban dos tambores. A los esclavos que bailaban bien se les solía dar una pequeña ración de aguardiente, así como un pedacito de carne o galleta. Esto les daba algo por lo que esperar. Nunca les dábamos pipas, por miedo al fuego, pero un poco de tabaco en polvo servía para el mismo fin». A veces estos bailes se ejecutaban bajo la amenaza del látigo, como recordaba Thomas Phillips: «A menudo, cuando estábamos en la mar, por las tardes, dejábamos que los escla-

vos salieran a airearse bajo el sol y los hacíamos saltar y bailar cosa de una hora o dos, mientras tocábamos las gaitas, violines y harpas.»[29]

En los años de 1790 un capitán inglés, Sherwood, afirmó que en los barcos de la trata había, casi siempre, bastante agua. Esto era a veces cierto, pero habitualmente no lo era. Se suponía que una persona requería, en una forma u otra, un litro de agua para beber a lo largo del día, y un litro y medio en la comida. Los africanos estaban acostumbrados a beber más que los europeos. Los portugueses establecieron en 1519 que en los buques de la trata debía proporcionarse el agua necesaria y su ley de 1684 precisaba que esto significaba que debía llevarse bastante agua para dar a cada esclavo una canada (menos de un litro) al día para beber y cocinar, lo cual era sólo la mitad de la ración considerada necesaria a comienzos de dicho siglo. Los buques de Liverpool llevaban bastante agua para dar poco más de un litro diario, y los de Nantes casi un litro y tres cuartos de litro o hasta algo más de cuatro litros.

El espacio necesario para almacenar el agua era considerable; un buque portugués que transportara trescientos esclavos debía llevar, por ley, treinta y cincos pipas. Jean Barbot dijo que «en cada comida dábamos a cada esclavo una cáscara de medio coco llena de agua, y de vez en cuando, un poco de brandy». De hecho, a menudo se cargaba un abastecimiento de agua mayor del necesario. Así, el *Brookes* llevaba en los años ochenta del siglo XVIII, ciento cincuenta y cuatro mil litros de agua para sus seiscientos esclavos y cuarenta y cinco marineros. Pero una ración diaria de casi dos litros por esclavo habría exigido solamente cincuenta y cuatro mil litros.

Los viajes eran muy calurosos además de sobrecargados. Muchos esclavos sufrían de disentería y, por tanto, perdían agua en una proporción mayor incluso que la ración prescrita por la ley portuguesa. Era frecuente la deshidratación cuando bajo cubierta hacía más de cuarenta grados centígrados.

En los primeros años del XVIII, la RAC trató de utilizar máquinas «para potabilizar el agua salada... para hacer más corto el viaje... y disminuir la mortalidad de los negros». Pero no se consiguió.

A menudo se transportaba el agua de manera poco saludable. Por ejemplo, en el viaje entre Angola y Brasil, se almacenaba en los mismos barriles que se usaban para traer de Río un aguardiente de caña, la gerebita, una bebida que viciaba cualquier líquido a menos que se limpiaran a fondo los barriles. Y el agua de Luanda y Benguela era notoriamente mala, además de escasa.

Pese a los esfuerzos de capitanes previsores, las enfermedades eran habituales en los barcos de la trata. El dominico Tomás de Mercado, cuyo libro *Tratos y contratos de mercaderes*, publicado en 1569, contenía, como se explicó en el capítulo octavo, una de las primeras críticas de la trata, recordaba que un barco portugués perdió en una sola noche, a causa de una enfermedad cuya naturaleza no consta, a cien esclavos de los quinientos que transportaba.[30] Más adelante, si el médico encontraba indispuestos a algunos esclavos, «ordenaba lle-

varlos al *lazaretto*, debajo del castillo de proa... una especie de hospital... Así, lejos del amontonamiento, el médico estaba en mejores condiciones y con más tiempo para administrar el remedio adecuado, cosa que no puede hacer entre cubiertas, a causa del mucho calor que hace allí, que a veces es tan excesivo que el médico se desmaya y las velas no arden, además de que en este amontonamiento de gente primitiva siempre hay alguno dispuesto a molestar y dañar a los otros, y todos en general son tan codiciosos que arrebatan al esclavo enfermo la carne o la bebida que se le da». Esto afirmaba Jean Barbot, que añadía: «No es aconsejable poner a los esclavos enfermos en la larga barca de cubierta, como se hizo imprudentemente en el *Albion*, pues quedan expuestos al aire libre y como vienen del ardiente depósito entre cubiertas, al yacer en el frescor de la noche durante un tiempo, justo debajo de la caída del viento por las velas, pronto enfermaron de violentos cólicos y diarreas sanguinolentas, y murieron en pocos días.»[31]

Un médico inglés pensaba en 1790 que dos tercios de las muertes en un viaje de la trata se debían al *banzo*, una melancolía mortal, según se describía en un diccionario brasileño, o un «suicidio involuntario».

En realidad, la disentería era la peor enfermedad, que causaba probablemente una tercera parte de las muertes a bordo, ya directamente, ya por la deshidratación que provocaba. Probablemente la segunda causa de muerte era la viruela, y al principio de la trata parece que fue más destructiva que la disentería: «Los negros son tan propensos a las viruelas» escribía el capitán Phillips a finales del XVII, «que pocos de los barcos que los transportan escapan a ellas, y a veces causan grandes perjuicios y destrucciones entre los negros; pero aunque tuvimos a cien de ellos enfermos de viruelas, que cubrieron todo el buque, no perdimos más de una docena... aunque nunca atacaron a un blanco».[32] Hay que decir que esta inmunidad de los blancos era algo a lo que los europeos se habían acostumbrado después de la epidemia que causó tantos estragos en México en tiempos de Hernán Cortés. El escorbuto (conocido como «mal de Luanda» en los barcos lusos) también se encontraba muy a menudo, lo mismo que las enfermedades de la piel. Algunos tipos de oftalmía tuvieron también, alguna vez, efectos devastadores.

Era costumbre registrar las pérdidas de vida en los buques de la trata, aunque hace mucho que desapareció la mayoría de los «libros de muertos» de las entregas portuguesas y españolas de esclavos de los dos primeros siglos de la trata. En los siglos XV y XVI se registran cifras bajas, como es natural, en los buques portugueses que van directamente a Lisboa, con un máximo del cinco por ciento, si el barco procede de Arguin, pero el promedio es más alto si el viaje se inicia en Santo Tomé, en la insalubre ensenada de Benin, tal vez del treinta al cuarenta por ciento. Tomás de Mercado en 1569 creía que el promedio de mortalidad en un viaje de la trata era del veinte por ciento. Algunos historiadores brasileños han sugerido pérdidas del quince al veinte por ciento en el XVI, para la trata de Brasil, y del diez

por ciento en el XIX, pero a veces eran mucho mayores; en 1625 por ejemplo, cinco buques enviados a Brasil por el gobernador de Angola João Correa de Sousa, con mil doscientas once «piezas», perdieron quinientas ochenta y tres, y otros sesenta y ocho esclavos murieron poco después de desembarcar, lo cual da una pérdida de más del cincuenta por ciento.

Cuando entraron en la trata los protestantes del norte, en el XVII, se registraron mejor las cifras de muertos. Se sabe que la RAC perdió catorce mil trescientos ochenta y ocho esclavos (el veinticuatro por ciento de los sesenta mil, más o menos, transportados) en viajes de ciento noventa y cuatro buques entre 1680 y 1688. A comienzos del XVIII este porcentaje bajó al diez. Hacia 1780 la tasa de defunciones en los navíos ingleses había descendido al cinco con sesenta y cinco por ciento. Las estadísticas para Nantes del período 1715-1755 sugieren que la pérdida mayor fue del treinta y dos por ciento en 1732, y la menor del cinco por ciento en 1746 y 1774. En la misma época, los buques de Honfleur perdían el ocho con siete por ciento. William Wilberforce, sin embargo, en su discurso de 1788, al comenzar la larga serie de debates parlamentarios sobre la trata, habló del doce con cinco por ciento como normal, cifra que deducía de una investigación sobre las muertes en los buques ingleses llevada a cabo por el Consejo Privado. En 1791, la Cámara de los Lores estimó una pérdida del ocho con siete por ciento en 1791 y predijo una del diecisiete por ciento para 1792. Pero Thomas Tobin, que era, como se recordará, capitán de la trata, al declarar muchos años después ante un comité de la Cámara de los Comunes, indicaba que el tres por ciento de muertes era el promedio de sus diez viajes en la última década del siglo. Un promedio del nueve por ciento puede, sin embargo, considerarse una estimación razonable para el siglo XVIII, siendo los holandeses quienes presentaban la menor mortalidad entre los tratantes europeos.

Como es natural, los buques que hacían los viajes más largos (por ejemplo, desde África oriental), eran los que tenían una mayor tasa de mortalidad. Así, el capitán del *George*, de la Compañía del Mar del Sur, que en 1717 de sus quinientos noventa y cuatro esclavos sólo salvó a noventa y ocho, atribuía el desastre no sólo a la duración del viaje, sino también al mal tiempo.

Muchas muertes en los viajes transatlánticos de la trata tenían como causa la violencia, las peleas y, sobre todo, las rebeliones. Probablemente había una rebelión cada ocho o diez viajes, aunque en los buques franceses fueron sólo, al parecer, una en cada veinticinco viajes. La mayoría de estos alzamientos de esclavos ocurrían cuando el barco se hallaba todavía frente a la costa africana o próximo a ella, en el momento de embarcar o entre este momento y el de levar anclas, pero también hubo algunos en alta mar.

Todas las naciones de la trata sufrieron estas rebeliones. Habitualmente, la tripulación conseguía dominarlas sin pérdidas entre sus miembros. Hay pocos ejemplos de rebeliones de esclavos que tu-

vieran éxito. Por ejemplo, en 1532, en el buque portugués *Misericordia*, al mando del capitán Estevão Carreiro, con ciento nueve esclavos que iban a ser trasladados de Santo Tomé a Elmina, los cautivos se rebelaron y mataron a toda la tripulación, excepto al piloto y dos marineros, que escaparon en un bote y llegaron a Elmina, pero nunca más se volvió a saber del *Misericordia*. Los esclavos no sabían navegar y, en la mayoría de los casos, el buque casi con seguridad se perdía. En 1659, un barco que iba de Panamá a Lima naufragó frente al cabo San Francisco, en lo que es ahora Ecuador. Los cautivos mataron a los españoles supervivientes y su capitoste, un audaz esclavo que se hacía llamar Alonso de Illescas, se instaló como señor de los indios en la región de Esmeraldas. En 1742, el galeón *Mary*, al mando del capitán Robert, propiedad de Samuel Wragg de Londres y Charleston, embarrancó en el río Gambia y la gente de la región lo saqueó y destruyó, mientras que los esclavos que transportaba se alzaron y mataron a los tripulantes, pero mantuvieron prisioneros en su camarote al capitán y a su segundo, durante veintisiete días, hasta que huyeron hacia el fuerte francés del río Senegal.

En 1752 una rebelión con un curioso desenlace tuvo por escenario el *Marlborough* de Bristol, propiedad de Walter Lougher & Co. El capitán embarcó a unos cuatrocientos esclavos, algunos de Bonny y otros de la Costa de Oro. Veintiocho de estos últimos estaban en cubierta, mientras que los marineros se hallaban abajo, limpiando la cubierta de los esclavos. Los cautivos se apoderaron de algunas armas y mataron a toda la tripulación de treinta y cinco hombres, aunque se salvaron siete marineros y el contramaestre, que recibieron la orden de dirigir el barco hacia Bonny, donde el barco negrero británico *Hawk* trató de capturarlo, pero fracasó, pues los antiguos esclavos habían aprendido entretanto a manejar las armas de fuego. En esto, estalló una pelea entre los que procedían de Bonny y los de la Costa de Oro; los segundos vencieron, cuando ya un centenar de los antiguos cautivos había muerto en la reyerta. Los de la Costa de Oro navegaron hacia Elmina, guiados por los supervivientes de la tripulación. Nunca se les volvió a ver y sólo los que quedaban vivos de entre los esclavos de Bonny pudieron contar lo sucedido.

Pero lo corriente era que las rebeliones fuesen aplastadas brutalmente. Willem Bosman relató cómo a finales del XVII llevaron el ancla de un buque inglés a su propio barco holandés y la colocaron donde guardaban los esclavos. Éstos «se hicieron con un martillo y en poco tiempo rompieron las cadenas golpeándolas contra el ancla, tras lo cual subieron a cubierta y se echaron sobre nuestros hombres, algunos de los cuales cayeron malheridos, y se habrían apoderado de nuestro barco de no haber sido porque, afortunadamente, un navío inglés y otro francés estaban cerca del nuestro y dándose cuenta por el disparo de uno de nuestros cañones de que algo iba mal a bordo, acudieron inmediatamente en nuestra ayuda con chalupas y hombres e hicieron retroceder a los esclavos bajo cubierta... Una veintena de estos esclavos murió».[33]

Hubo también una importante rebelión en el *Robert* de Bristol, al mando del capitán Harding. El capitoste de los esclavos fue aquel Tomba que había sido maltratado antes de partir de África, como se explicó en el capítulo diecisiete. «Tomba... se unió a tres o cuatro de sus paisanos entre los más fuertes, para matar a los tripulantes y tratar de fugarse, mientras tenían una costa a la que huir, y casi lo habrían logrado, gracias a la ayuda de una esclava que les avisaría del momento oportuno, pues estaba más a la vista de todo. Una noche hizo que se les avisara de que no quedaban en cubierta sino cinco blancos, y dormidos, y les llevó al mismo tiempo un martillo, que era la única arma que pudo hallar, para llevar a cabo su traición. Tomba alentó a sus cómplices... pero sólo pudo convencer a uno más y a la mujer que lo siguieran a cubierta. Encontró a tres marineros dormidos en el castillo de proa, y mató a dos de ellos con un solo golpe en la sien; el otro, al despertar con el ruido, fue sujetado por los compañeros de Tomba y éste lo mató de la misma manera. Se dirigieron a proa para acabar lo comenzado y se encontraron, afortunadamente para el resto de los tripulantes, con que el ruido ya había despertado a los otros dos y estaban en guardia, y al defenderse hicieron ruido que despertó a su oficial que dormía abajo y que corrió, y al ver a sus hombres defendiéndose, agarró lo primero que encontró, una palanca, y descargó con ella repetidos golpes contra Tomba, hasta dejarlo tendido y luego encadenaron a todos...

»El capitán Harding, viendo la fuerza y lo que valían dos de los esclavos, hizo lo que en otros países hacen con canallas con dignidad, los castigó con latigazos y los dejó cubiertos de cicatrices, mientras que a los otros tres, cómplices pero no autores pues no tenían fuerza para ello, los condenó a una muerte cruel, haciéndoles comer primero el corazón y el hígado de uno de los muertos. A la mujer la colgó por los pulgares, le dio de latigazos y le hizo cortes con un cuchillo, delante de los otros esclavos, hasta que murió...»[34]

En 1727 William Smith contó que «una noche con la luna muy brillante... oímos dos o tres tiros de mosquete a bordo del [cercano] *Elizabeth*. Ordené que arriaran nuestros botes y después de asegurarme de que todo estaba en orden a bordo, para impedir que nuestros esclavos se amotinaran, fui en nuestra pinaza, seguido por los otros botes, a bordo del *Elizabeth*. De camino vimos a dos negros nadando, pero antes de llegar a ellos unos tiburones los destrozaron. Llegamos al lado del barco y encontramos a dos negros agarrados a una cuerda con sólo la cabeza fuera del agua, temerosos, al parecer, de nadar al ver a sus compañeros devorados por los tiburones. Cargamos en nuestra pinaza a estos dos esclavos y subimos a bordo del barco, donde encontramos a los negros muy silenciosos, todos bajo cubierta, pero los tripulantes estaban en la cubierta, en gran confusión y decían que creían que el barrilero, al que habían colocado de centinela en proa, había sido asesinado... Lo encontramos tendido muy muerto, con la cabeza separada por una hacha que estaba a su lado.

»A la vista de esto, llamé al intérprete y le ordené que preguntara

a los negros quién había matado al blanco... Uno de los dos negros que habíamos recogido al lado del buque acusó a su compañero y éste confesó en seguida que había muerto al barrilero sin otro propósito que el de que él y sus paisanos pudieran fugarse sin ser descubiertos, nadando hasta la costa. Dijimos al negro que iba a morir por asesinar a un blanco y contestó que confesaba que fue un acto insensato matarlo, pero que me pedía que considerara que si lo mataba, perdería todo el dinero que yo [sic] había pagado por él.

»A esto pedí al intérprete que le contestara que aunque sabía que era costumbre en este país conmutar la pena de muerte por una suma de dinero, no era lo mismo con nosotros y que ya vería que no pensaría en mi beneficio respecto a esto, pues en cuanto hubiese pasado una hora, en el reloj de arena que entonces mandé colocar, lo haría matar... Al vaciarse el reloj de arena, llevamos al preso al castillo de proa, donde le atamos una cuerda por los sobacos para levantarlo a medio mástil y dispararle... En cuanto lo alzaron, diez blancos armados, que estaban detrás del barricado de proa, dispararon sus mosquetes y lo mataron al instante. Esto desanimó a los negros que creían que, pensando en mi beneficio, no lo haría ejecutar. Dejamos caer el cuerpo sobre cubierta, le cortamos la cabeza y la arrojamos al mar, pues muchos de los negros piensan que si los matan pero no los descuartizan volverán a su país cuando los echen por la borda».[35]

El capitán Peleg Clarke, de Newport, en Rhode Island, fue testigo en 1776 de una insurrección en Accra, y escribió al propietario del buque, John Fletcher, de Londres, que lamentaba «tener que explicarle algo tan desagradable como que el 8 del mes pasado nuestros esclavos se amotinaron a bordo y gran número de ellos se arrojaron al mar, donde se ahogaron veintiocho hombres y dos mujeres. Seis fueron capturados por las gentes de la aldea de Moree, que el señor Klark, gobernador [holandés] del fuerte de este lugar, les hizo entregar y los tiene en su fuerte. Traté de recuperarlos, pero piden once onzas [de oro] por cabeza para entregarlos, de modo que no pude llegar a un arreglo y estoy obligado a regresar de nuevo a Accra para negociar y he pedido la ayuda del señor Mill [de una conocida familia de mercaderes de Guinea y las Indias occidentales] para que negociara por mi cuenta...».[36]

La prensa, una vez empezó a desarrollarse, informaba a menudo de los motines de esclavos. En 1765 el *Newport Mercury* daba esta noticia: «Por carta del capitán Hopkins del bergantín *Sally*, de Providence, llegada aquí desde Antigua, en la costa de África, nos enteramos de que poco después de dejar la costa, como la enfermedad redujo su tripulación, se vio obligado a permitir a algunos de los esclavos que subieran a cubierta para ayudar, y estos esclavos se las arreglaron para libertar a los otros, y todos ellos trataron de apoderarse del buque, pero el capitán pudo impedirlo, felizmente, matando, hiriendo y echando al mar a ochenta de los cautivos, lo que obligó a los demás a someterse.»[37]

Parece que el trato más brutal a un esclavo amotinado fue el que

sufrió el cabecilla de una rebelión a bordo del buque danés *Friedericius Quartus* en 1709. Le cortaron la mano derecha y la mostraron a todos los esclavos; al día siguiente le cortaron la mano izquierda y también la expusieron; el tercer día le cortaron la cabeza y el cuerpo quedó expuesto durante dos días colgado de la verga mayor; a los que tomaron parte en la rebelión se les azotó y sobre sus heridas esparcieron sal, pimienta y ceniza.[38] He aquí, ahora, el relato de uno de los verdugos del *Affriquain* de Nantes, cuyo viaje a numerosos puertos africanos ya se ha descrito en el capítulo veinte. «Ayer, a las ocho de la mañana, atamos de pies y manos a los africanos más culpables, es decir, los que encabezaron la rebelión, los echamos sobre la espalda y los azotamos. Luego embadurnamos sus heridas con emplastos calientes, para que sintieran más sus culpas.» El capitán dejó que murieran a causa de sus heridas.[39] Un capitán holandés colgó por los brazos de un travesaño al rebelde ashanti Esserjee, después de cortarle las manos, y la tripulación lo insultó y torturó hasta que murió. El capitán John Newton recordaba que, después de una rebelión, había visto a esclavos sentenciados a «azotes sin piedad y sin cesar hasta que al infeliz no le quedaban fuerzas ni para quejarse y apenas le quedaban signos de vida. Los he visto agonizando durante horas, hasta creo que por días, sometidos a la tortura de las empulgueras».[40]

Otros peligros que afrontaban los barcos de la trata eran las tempestades, las calmas chichas y los piratas.

Durante las tormentas, a menudo se ordenaba a los esclavos que ayudaran a los marineros agotados o insuficientes para lo que debían hacer. Así, sabemos que «en medio de estas desgracias, el barco, después de tres semanas en el mar, tenía tantas vías de agua que había que manejar constantemente las bombas y, por tanto, se consideró necesario desencadenar a algunos de los negros más fuertes y emplearlos en esta tarea, en la cual se les mantenía a menudo hasta que perdían las fuerzas».[41]

El más vergonzoso de los viajes de la trata lo fue a causa de una tempestad. En 1738 el buque holandés *Leuden* se vio arrojado por el mal tiempo contra las rocas de la costa de Surinam, en la desembocadura del río Marowijne (que ahora marca la frontera entre Surinam y la Guayana francesa). Los tripulantes cerraron las escotillas de la cubierta de los esclavos, para evitar el pánico general, y luego abandonaron el barco junto con catorce esclavos que los habían ayudado, dejando ahogarse a setecientos dos esclavos. Más costoso aunque menos vergonzoso fue el caso del barco danés *Kron-Printzen*, que naufragó en 1706 durante un temporal, con ochocientos veinte esclavos a bordo.

Cualquiera que fuese su desenlace, siempre se temía, desde luego, una tempestad. De la costa de Mozambique un capitán portugués describía que «súbitamente se cierra el tiempo y el mar se eleva tanto y con tanta fuerza que los barcos obedecen a las olas sin ruta ni

control, a merced de los vientos. Es entonces cuando el ruido de los esclavos, encadenados unos a otros, se vuelve horrible. El choque del metal, los gemidos, el llanto, los gritos, las olas rompiendo contra un lado del buque y luego contra el otro, las vociferaciones de los marineros, el silbido del viento y el rugir continuo de las olas... Parte de las reservas de alimentos cae por la borda... A muchos esclavos se les rompen las piernas o los brazos, y otros mueren asfixiados... La furia de la tempestad rompe un buque, que se hunde... El otro barco, arrastrado por las olas, pierde los mástiles... a punto de zozobrar».[42]

En cuanto a las calmas chichas, el fraile capuchino Carli contó que yendo de Benin a Bahía, a finales del XVII, el barco permaneció inmóvil durante días y días. Todo el mundo a bordo estaba aterrado. Los marineros rezaban de rodillas delante de la imagen de san Antonio, que habían colocado en cubierta.

Hubo también mucha maldad entre los propios europeos, incluso cuando los tratantes estaban todavía en África. Por ejemplo, Matthew y John Stronge, de Liverpool, informaron en 1752 de que enviaron a su buque *Clayton* al río Bonny, donde embarcó a trescientos veinticuatro esclavos y que dos días después de levar anclas fue capturado por «nueve ingleses, que antes habían robado a su propio capitán y otro barco; después de herir cruelmente a dicho capitán, lo dejaron a merced de las olas en su bote y ordenaron al segundo de a bordo que dirigiera el barco hacia Pernambuco, en Brasil. Pero poco después de su llegada, el capitán desembarcó, descubrió lo sucedido al capitán John de Costa Britto, capitán del *Nazarone*, de la armada portuguesa».[43] Britto vendió los esclavos que ya no eran más de doscientos, a causa de las enfermedades, y entregó el dinero a la tesorería portuguesa. Los hermanos Stronge trataron durante muchos años, sin lograrlo, que el rey de Portugal les reembolsara.

El capitán John Jones, del *John and Mary* de Virginia, adonde se dirigía con un cargamento de ciento setenta y cinco esclavos, se hallaba en 1724 anclado a unos diez kilómetros del cabo Charles, al final de la bahía de Chesapeake, cuando «un barco con bandera británica se le acostó y él... como no temía que fuese un pirata... no ofreció hacerse a la vela, pero se sorprendió al verse atacado con la orden de arriar su bandera e ir a bordo en un bote, y vio al mismo tiempo unas setenta armas cortas apuntando a su barco, con la amenaza de disparar si no hacía inmediatamente lo que le decían.

»Al subir a bordo de su bote, se vio inmediatamente capturado con cuatro de sus hombres, y lo llevaron al camarote de una persona a la que llamaban capitán, que ordenó a unos catorce hombres, la mayoría españoles, que tomaran posesión del *John and Mary*, izaran velas y lo siguieran... Hacia las once de la mañana del mismo día encontraron el bergantín *Prudent Hannah* de Boston... El barco español le dio caza y al acercársele, ordenó al capitán, Mounsell, que fuera a bordo. Lo hizo en su bote, con sólo un grumete, y enviaron inmediatamente su bote con cinco españoles para tomar posesión del barco... El 6 de junio, el español, con su presa al ENE de los ca-

bos de Virginia, a unas ocho leguas, avistó una vela, que resultó ser el *Godolphin* de Topsham, con destino al río Rappahannock de Virginia [punto importante de la trata de Virginia]. Los españoles izaron una bandera inglesa y un gallardete e interceptaron el barco y bajo estos colores dispararon un gran cañón y ordenaron que se les acercara, cosa que hizo, y el capitán Theodore Bane subió a su bote y los españoles tomaron posesión...

»Los tres capitanes cautivos... recibieron de varios ingleses e irlandeses [unos sesenta] que formaban parte de la tripulación, estos informes: "que el barco pertenece al gobernador de Cuba, que se llama *San Francisco de la Vela*, que el capitán es don Benito, que es caballero de una de las órdenes españolas, que el buque es una galera construida en Bristol, tomada primero por los piratas de Marruecos, tomada a ellos por un buque de la armada española, vendido en Cales [¿Cádiz?] y fletado por algunos mercaderes a las Indias occidentales... y alquilado a Benito". Al parecer, el capitán Jones perdió su biblia, unas trescientas cincuenta libras esterlinas en oro en polvo, cuatro mil quinientos litros de ron, unas doscientas libras por lo que quedaba del cargamento de Guinea y treinta y ocho de sus mejores esclavos...».[44]

Algunas veces, los mismo tratantes se volvieron piratas. En 1723, por ejemplo, la RAC señaló que «nuestros tratantes han recibido aviso de que el barco *Baylor*, al mando del capitán [William] Verney, después de comerciar con esclavos en la costa de Guinea, de donde navegó rumbo a Virginia, se ha vuelto pirata, y los negros han sido arrojados por la borda».[45]

Este largo viaje transatlántico, conocido en la historia marítima como el «Medio Pasaje», con sus innumerables tragedias, llegó, sin embargo, a su término.

El Caribe en el siglo XVIII
Nueva Orleans
FLORIDA
Bahamas
N
La Habana
a Nueva España (Veracruz)
CUBA
Santiago de Cuba
isla Tortuga
SAINT THOMAS
SANT KITTS
NEVES
SANTCROIX
ANTIGUA
GUADALUPE
MARIE-GALANTE
DOMINICA
MARTINICA
SANTA LUCÍA
SAN VICENTE
BARBADOS
GRENADA
TOBAGO
TRINIDAD
Cap Français
SAINT-DO-MINGUE
Puerto Príncipe
Santo Domingo
PUERTO RICO
bahía de Montego
JAMAICA
Kingston
Curaçao
Cartagena de Indias
Portobelo
PERÚ
0
1000 millas

22. SÓLO DIOS SABE LO QUE HAREMOS CON LOS QUE QUEDAN

Sólo Dios sabe lo que haremos con los que quedan, son un rebaño de lo más roñoso.

HENRY LAURENS, c. 1756,
Charleston, Carolina del Sur

Habíamos conseguido el milagro de perder sólo veinte negros. Sin embargo el cargamento estaba en un estado lastimoso.

RENÉ-AUGUSTE DE CHATEAUBRIAND

El pasado jueves llegó de la costa de África el bergantín *Royal Charlotte* con un cargamento de esclavos de la Costa de Oro, sumamente buenos, saludables y con buenas extremidades, hombres, mujeres, muchachos y muchachas. Los caballeros de la ciudad y del campo tienen ahora la posibilidad de aprovisionarse con los que les convengan... Se exhibirán en el buque en el muelle de Taylor. Dirigirse a Thomas Teckle Taylor, Samuel & William Vernon...

Newport Gazette, 6 de junio de 1763

Después de pasar cuarenta o cincuenta días en alta mar, y hasta muchos más, como hemos visto que ocurría en algunos casos, la presencia de aves o de hierba con olor a pantano indicaba al capitán de un buque negrero que se acercaba a las Antillas, o, si había seguido otra ruta y tardado más o menos días, a la costa de Brasil o de Virginia, y entonces, según la bandera del barco, veía aparecer un puerto que quizá le resultara familiar.

Disparaba un cañón para anunciarse, atrayendo así la atención de un timonel y la visita de un médico. Gracias al lejano pero pestilente olor a vómitos, sudor, orina y excrementos que sin duda flotaba sobre el puerto, sus habitantes sabían que había arribado un buque negrero.

Lo que ocurría en el Portugal del siglo XV a la llegada de los esclavos marcó la pauta de lo que estaba por venir. En cuanto un buque negrero anclaba en Lisboa, el director de la Casa de Guiné, el tesorero del puerto, un magistrado, un recaudador de impuestos y sus guardias y escribanos se dirigían al buque a fin de inspeccionar el cargamento; reunían a los esclavos en cubierta y pasaban lista, antes de llevarlos a la Casa dos Escravos, donde los separaban en grupos para decidir qué impuestos aplicarles. El director y el tesorero examinaban cuidadosamente cada esclavo, que estaba desnudo, fijaban un precio, lo apuntaban en un pergamino y lo colgaban del cuello

del cautivo. Entonces los compradores los inspeccionaban, al modo como lo habían hecho ya el médico del buque y otras personas en las costas de África; los esclavos se vendían según el parecer de los mercaderes que habían financiado el viaje, aunque en ocasiones éstos pedían a la Casa de Guiné que llevara a cabo la venta, aunque por lo general se encargaban de ella unos agentes que cobraban el dos por ciento del total de lo obtenido. Después se pagaban los impuestos y quizá se daba un regalo a los funcionarios del puerto equivalente en algunos casos a un décimo del valor de los esclavos transportados.

Ésta era la pauta, pero esta «ceremonia de llegada» era distinta en cada puerto de las Américas, desde Brasil hasta Nueva Inglaterra, así como en Lisboa. A diferencia de Lisboa, en casi todos los puertos reunían a los esclavos no a bordo del barco sino en un campamento en la costa; allí los alimentaban, lavaban y cuidaban para que perdieran toda huella de las «fatigas» del viaje. Entretanto, desinfectaban o fumigaban los buques, tarea que, por supuesto, realizaban los esclavos.

Desde el siglo XVII hasta el XIX, Río de Janeiro fue el principal puerto negrero de Brasil; los viajeros que acudían a él por mar lo consideraban «el puerto más magnífico del mundo». Bahía, la vieja capital, no era ni la mitad de próspera y en 1750 Pernambuco, Recife y Maranhão empezaban a tomarle la delantera, lo que no impedía que allí siguieran vendiéndose esclavos. «¿Quién iba a creerlo?», escribió, refiriéndose a Bahía, Amadée-François Frézier, un ingeniero francés que fue a Sudamérica a principios del XVIII a ver las fortificaciones imperiales de España y Portugal. «Hay tiendas llenas de estos desdichados, a los que exhiben totalmente desnudos y donde los compran como si fueran ganado... No veo cómo combinan esta barbarie con las enseñanzas de la religión que conceden [a los esclavos] la misma alma que a los blancos.»[1]

«Como no existe diferencia entre los negros y las mercancías», en palabras de un funcionario portugués en 1724, la venta de esclavos en todos estos puertos se hacía de manera metódica, sencilla y bien organizada.[2] Pocos iban de estos puertos a lugares lejanos, pues las plantaciones de caña del nordeste y los yacimientos de oro de Minas Gerais se encontraban cerca. En Río, a finales del siglo XVIII, la mayoría de tratantes vivía en grandes casas, desde las que también llevaban su negocio, en la larga rua (calle) Vallongo, que terminaba en una playa en el nordeste de la ciudad. Era un lugar bonito y los viajeros se fijaban en las casas de tejado rojo encajadas entre los montes Livramento y Conceição, cubiertos de árboles; sin embargo cada casa parecía contar con un «almacén» en el que «exhibían» a trescientos o cuatrocientos esclavos, «para venderlos como cualquier otra mercancía». Los mercaderes vivían en el primer y segundo pisos y alojaban a los cautivos en la planta baja, en grandes estancias abiertas sobre patios refrescados por la brisa marina; allí los preparaban para la venta; los afeitaban, los engordaban y, de ser necesario,

los pintaban para dar una impresión de salud, tareas que a menudo llevaban a cabo esclavos de su mismo país; acaso preparaban comidas al estilo africano, o sea, *pirão*, un guiso de yuca, y *angu de fubá*, gachas de harina de maíz, para que los cautivos se sintieran a gusto; tal vez les daban algunas clases de religión y, a los que se portaban bien o a los que se sentían melancólicos, tabaco y rapé; también les hacían bailar y cantar para animarlos, como lo habían hecho en el buque que los había transportado desde África.

Los compradores examinaban de nuevo con cuidado la mercancía, palpaban sus extremidades y torsos como lo hacían los carniceros con los terneros; acaso les pedían, como les habían pedido antes de salir de África, que enseñaran la lengua y los dientes o que estiraran los brazos. El *Manuel do Faxendeiro* (*Manual del hacendado*) de Imbert, publicado en el siglo XIX, insistía en la importancia de examinar minuciosamente el pene del esclavo para desechar a los que lo tuvieran infradesarrollado o mal formado y fueran, por tanto, malos procreadores. Los alineaban según su sexo, su edad y, en ocasiones, su lugar de origen; a menudo empresas especializadas los vendían en subasta, y las pujas se hacían desde la puerta de la aduana. A veces los mercaderes los encadenaban y los vendían de puerta en puerta. En cuanto los compraban en Río solían volver a marcarlos con el nombre del nuevo amo, que pagaba al gobierno un impuesto del cinco por ciento, la *siza*.

No obstante, en estas salas de exposición, la muerte por calor, hacinamiento o enfermedades contraídas en los barcos era tan frecuente como en los calabozos africanos y, aunque residieran bastante lejos, los vecinos se quejaban sin cesar del hedor; de modo que empezaron a construir numerosas chozas en la costa pantanosa, donde, sin embargo, en los cincuenta años siguientes morirían aún más esclavos de «escorbuto, sarna, peste y disentería». No deja de sorprender que, cuestiones de humanidad aparte, los tratantes que tanto se habían esforzado por hallar y transportar a los cautivos no los cuidaran mejor.

En 1769, un virrey de talante filosófico, el marqués de Lavradio, quien fue el primero en llevar arroz a Brasil, asignó esta avenida de lágrimas, la rua Vallongo, hoy día rua Camerino, a los tratantes, pues, según escribió, antes los esclavos «hacían todo lo que la naturaleza les sugería en plena calle, donde los sentaban sobre unas tablas, y no sólo provocaban el más horroroso hedor en esas calles y sus cercanías, sino que daban el peor espectáculo que pueda presenciar el ojo humano. Las gentes decentes no se atrevían a mirar por sus ventanas y las que carecían de experiencia aprendían lo que no sabían ni debían saber».[3]

Cartagena de Indias era el equivalente de Río de Janeiro como principal puerto negrero en el imperio español; en sus «mejores tiempos», a principios del siglo XVII, recibía al menos tres mil esclavos por año, transportados por unos veinte barcos. Allí, cuando llegaba un buque negrero, se le sometía a una inspección tan compleja

como ineficaz, con objeto de evitar el contrabando. Revisaban el cuaderno de bitácora, y el «protomédico», o inspector de salud, subía a ver si había enfermedades y, caso de haberlas, poner el barco en cuarentena, aunque, como había tanta demanda de esclavos, lo normal era que sólo retuvieran a los enfermos en barracones a las afueras de los muros de la ciudad; los principales condestables y un representante del gobierno español y hasta, dependiendo de las circunstancias, el gobernador, recibían a los cautivos sanos. Numerosos documentos de Cartagena hablan del trato bondadoso dispensado a los esclavos por sacerdotes y otras personas, pero sobre todo por el jesuita catalán fray Pedro Claver, el «santo de los esclavos negros» canonizado por León XIII en 1888, que a principios del XVII daba una afectuosa bienvenida a los cautivos en Cartagena, los abrazaba y les aseguraba que los colonos no pretendían hervirlos para hacer aceite con ellos. En incontables ocasiones Claver entró en las bodegas infestadas de los barcos donde encerraban a los cautivos y no sólo les daba consuelo espiritual, sino que les vendaba las heridas y a veces sacaba a los enfermos a cuestas; también bautizaba a los que no habían sido acogidos por la Iglesia antes de salir de África, como ocurría con la mayoría de los que partían de las costas de Oro y de los Esclavos, acaso unos diez mil durante su ministerio, que duró de 1616 hasta su muerte en 1654.[4] Otros sacerdotes españoles hicieron nobles esfuerzos por acoger en la Iglesia a los esclavos moribundos, y otros volvían a bautizar a los cautivos a fin de compensar la ineficacia de los bautismos llevados a cabo en África, y les entregaban medallas para que se las colgaran del cuello.

El desembarco en Cartagena también tenía su aspecto terrible, pues los barracones en que los encerraban solían ser «verdaderos cementerios», según la descripción de fray Alonso de Sandoval, uno de los inspiradores jesuitas de fray Pedro Claver, quien relató haber entrado un día en un patio de Cartagena y encontrado dos esclavos muertos totalmente desnudos, echados sobre el suelo como si fuesen animales, con la boca abierta y llena de moscas.[5] A algunos esclavos los guardaban en haciendas en las afueras de Cartagena de Indias, preparadas para recibir a los cautivos desembarcados antes de que el barco atracara con el fin de evitar el pago de los aranceles. El contrabando, por supuesto, era el núcleo de toda la trata americana, y esto no era menos verdad en el territorio de Nueva Granada; pero hasta los contrabandistas querían que su mercancía se viera bien, de modo que tenían que alimentarlos bien antes de venderlos; los defectos físicos que hubiesen escapado al ojo penetrante del médico del barco en África, como los defectos de la vista, por ejemplo, o marcas en la piel, reducían el precio, cosa que no ocurría con los defectos morales, como la tendencia a beber, a robar o a huir.

Antes de ser vendidos, los esclavos eran sometidos a otro palmeo y, en Brasil, por ejemplo, los volvían a marcar con un carimbo, un marcador de plata con el que se demostraba que habían sido importados legalmente.

En el siglo XVII muchos compradores iban, incluso desde México o Lima, al mercado de esclavos de Cartagena de Indias, que era como una pasadera para ambas ciudades, sobre todo para Lima vía Portobelo. Entonces los cautivos emprendían otro largo viaje, gran parte por mar, seguido de una extenuante marcha por tierra si el destino era México. La reventa, por ejemplo bajo las arcadas del Zócalo de esta ciudad, debía parecerles casi misericordiosa; aquí, y en lugares semejantes lejos del puerto en el que habían desembarcado primero, los precios variaban mucho; así, a principios del XVII un esclavo en la flor de la vida costaría entre doscientos cincuenta y doscientos setenta y cinco pesos en Cartagena, trescientos setenta en México, quinientos en Lima y hasta ochocientos en Potosí, y, naturalmente, los esclavos con oficio, o sea albañiles, capataces de hacienda, costureras, cocineras, eran más caros.

En 1750 Buenos Aires ya se había convertido en el puerto negrero más importante del imperio español; constituía un depósito para Córdoba que, a su vez, era un centro de distribución para Potosí y la parte montañosa de Perú. Entre 1715 y 1738 los agentes locales de la Compañía del Mar del Sur llevaron a Chile, Bolivia o Perú al menos a siete mil ochocientos de los esclavos transportados por esta empresa; ingleses a caballo, que tenían un permiso especial para viajar por el imperio hispano, conducían las caravanas de esclavos a pie, acompañados por algunos españoles, uno de los cuales era médico. El frío en estas prolongaciones terrestres del Pasaje Medio constituía un nuevo horror añadido al excesivo calor soportado en la travesía desde África; no es extraño, pues, que en una caravana de cuatrocientos ocho esclavos enviados en 1731, treinta y ocho hombres y doce mujeres murieran de frío en el camino a Potosí.

Curaçao y San Eustaquio eran los dos principales puertos holandeses en el Caribe al iniciarse el siglo XVIII; aunque muy pequeños, los frecuentaban mercaderes privados, intrusos y tratantes independientes de todas las nacionalidades, que revendían los cautivos a plantadores de las islas inglesas, francesas y, sobre todo, españolas; la época dorada de Curaçao fue en el XVII y un siglo después San Eustaquio era la «roca dorada», en la que se vendían de dos a tres mil esclavos por año; en ambas islas, el contrabando resultaba tan importante como el comercio legal. Otro puerto fue Berbice, Nueva Amsterdam, en la entonces colonia holandesa de Surinam; allí solía verse a sirvientes holandeses examinando a los esclavos antes de subastarlos; los obligaban a «toda clase de movimientos, como si los descoyuntaran o les rompieran la mandíbula... Una dama no se sintió satisfecha hasta haber obligado a una muchacha a chillar al pellizcarle cruelmente el pecho».[6]

Las travesías francesas acababan más o menos como las de otros países. Un barco de Nantes, Burdeos, Honfleur o La Rochelle que se dirigiera a El Dorado que Saint-Domingue suponía para los franceses después de 1750, pasaría por las islas Vírgenes o Puerto Rico, tras lo cual aparecía la costa septentrional de Saint-Domingue, en cuya

lujosa capital, Cap Français, o *le Cap*, los mercaderes alquilaban un vasto campo con unas cuantas chozas, donde, como en otras partes del mundo de la trata, con unos días de descanso y buena comida preparaban a los esclavos para venderlos y los animaban con potentes bebidas alcohólicas. Parece que en este puerto el examen de los cautivos resultaba más riguroso que en otras colonias francesas; en Luisiana un agente de la Compañía de las Indias, la empresa importadora, revisaba los activos del plantador para averiguar si podía pagar.

Saint-Domingue era una colonia relativamente reciente y en las más antiguas prevalecían otras costumbres. El padre Labat describió cómo, al llegar a Fort-de-France, en Martinica, ordenaban a los esclavos que se bañaran en el mar y les rapaban la cabeza, les frotaban el cuerpo con aceite de palma y los convencían de comer a menudo y poco. «Este buen trato, además de la ropa que se les da, junto con ciertas muestras de bondad (*douceur*), hace que sean afectuosos y que olviden su propio país y la desdichada situación a que los ha reducido la esclavitud.»[7] En ocasiones, en Saint-Domingue, la venta se efectuaba a bordo del buque, donde resultaba más fácil evitar que huyeran, y a veces se hacía en el campo alquilado por el mercader donde se habían «refrescado».[8]

Además, estaban los impuestos. En 1715 Achille Lavigne, capitán del *Grand Duc de Bretagne*, de Nantes, propiedad de la familia Bertrand, se quejó de que al llegar a Martinica tuvo que pagar no sólo dos mil setecientas cincuenta libras franceses al gobernador, Abraham Duquesne, sino también tres mil al *intendant*, monsieur Caucresson, y mil a monsieur Meunier, el *commissaire*, «sumas que me obligaron a pagar, sin las cuales no me habrían permitido vender sus negros [los de Bertrand] en dicha isla...».[9] Cabe señalar que el *intendant* y el *commissaire* eran funcionarios importantes en Francia y que estos cargos existían también en el imperio.

Para asegurarse una buena venta, lo mejor que podía hacer un capitán era tener un despacho subsidiario y un buen agente en el puerto americano, técnica desarrollada por los tratantes franceses; así, a Jacques-François Begouën-Demeaux, probablemente el negrero más rico de Le Havre en la segunda mitad del XVIII, lo representaba su cuñado, Stanislas Foäche en Puerto Príncipe, y en 1791 la firma nantesa de Riedy & Thurninger tenía una compañía subsidiaria en Cayes Saint-Louis; a los Chauraud de Nantes les fue mal en el Nuevo Mundo antes de comprar una quinta parte de Guilbaud, Gerbier & Cie., en Cap Français.

En Saint-Domingue se precisaban de diez a veinte días para deshacerse de entre quinientos y seiscientos esclavos y, puesto que en los años prósperos acudían allí cincuenta *négriers*, los mercados de esclavos debían de ser continuos.

Los puertos ingleses como Jamestown en Barbados, Charleston en Carolina del Sur o Kingston, el principal puerto de Jamaica a finales del XVIII, eran menos ceremoniosos y burocráticos que los franceses y holandeses, y también menos cuidadosos con la higiene y la

preparación de los esclavos antes de venderlos. De hecho, parece que en Kingston, «abundaban los estercoleros y de éstos, después de las fuertes lluvias, se llenaban los baches de las calles. A primera hora de la mañana podía verse a los esclavos negros cargando tinas abiertas de los distintos alojamientos y vaciando sus indescriptibles contenidos en el mar».[10]

En 1773, después de la venta de unos esclavos destinados ilegalmente a Cuba, Thomas Dolbeare informó acerca de los cautivos transportados por el *Ann*, buque que pertenecía a Aaron López y Jacobo Rodrigues Ribera, de Newport, en Rhode Island: «Se vendieron cincuenta y siete el primer día a un precio medio de sesenta y tres libras después de impuestos, catorce el tercer día a cincuenta y una libras, veintidós el quinto día a treinta y dos libras y el resto a sólo ocho libras. De haber habido cinco veces más negros y buenos, se habrían vendido al mismo precio que el primer día, había varios ancianos, pero por los muchachos pagaron mucho... He actuado según mis principios, caballeros», concluyó Dolbeare en su carta a López, «en la venta de este cargamento y espero que se sientan ustedes satisfechos...».[11]

No obstante, a los esclavos importados en Jamaica para su posterior reventa en el imperio español los trataban con mayor cuidado. Como de costumbre, los engordaban y aclimataban. La Compañía del Mar del Sur recurría a complejos medios para restablecer su salud después del viaje desde África. Durante cierto tiempo se creyó que lo mejor era bañar a los esclavos enfermos en agua en la que habían remojado hojas de ciertas especias, probablemente les daban dos comidas por día, ron para beber y, ocasionalmente, tabaco para fumar; luego, al cabo de un mes más o menos, los enviaban en pequeños barcos a Cartagena de Indias u otro de los grandes puertos españoles.

A veces, después de las travesías en barcos ingleses, la gente se agolpaba para comprar los esclavos. Así, el doctor Thomas Trotter, médico del *Brookes*, recordó que las gentes estaban «dispuestas a comprar a los esclavos en lotes y, en cuanto oyen la señal de inicio de la venta, se abalanzan sobre los cautivos, maniobra inesperada que producía un efecto asombroso en los esclavos quienes gritaban a sus amigos, afligidos porque los separaban». Equiano, el elocuente esclavo que escribió su autobiografía, dejó una descripción de cómo se llevaba a cabo esta clase de venta. Lo vendieron en Barbados, «del modo acostumbrado, que es que al darse la señal (como el redoble del tambor), los compradores entran todos juntos y corriendo en el patio donde están confinados los esclavos y escogen el lote que prefieren. El ruido y el clamor con que lo hacen y el entusiasmo visible en la cara de los compradores sirven no poco para aumentar la aprensión de los aterrorizados africanos... De este modo, sin escrúpulo, separan a familiares y amigos, y la mayoría ya no volverá a verse jamás».[12] A veces, sin embargo, los tratantes eran más tolerantes. Jean Barbot describió cómo en 1679 vendió una familia entera a un mismo comprador «porque no quería separarlos».[13]

Con frecuencia dejaban morir a los esclavos que no suscitaban interés o estaban demasiado enfermos para suscitarlo, los «esclavos basura», abandonados, en el muelle del puerto de entrada a las Américas. James Morley, artillero y marinero en un buque negrero en los años sesenta del siglo XVII, recordó haber visto a cautivos «tumbados en la playa de Saint Kitts, en el mercado, y en diferentes partes de la ciudad, en muy mal estado y al parecer sin nadie que les cuidara».[14]

Ocasionalmente se producía un amago de rebelión entre los esclavos en el puerto de llegada. En Saint Kitts, el 14 de marzo de 1737, un capitán negrero «encontró mucho descontento entre los esclavos, sobre todo entre los hombres, que duró hasta el 16 a las cinco de la tarde, cuando, con gran asombro nuestro, más de cien esclavos saltaron al mar y nos costó mucho salvar a tantos como salvamos; del total perdimos treinta y tres de los mejores varones que teníamos a bordo... La razón, como me he enterado después, fue que uno de sus paisanos que subió a bordo les dijo, en broma, que primero les sacarían los ojos y luego se los comerían...».[15] Por cierto que en el capítulo treinta y tres hablaremos de una broma parecida que acabó en terrible tragedia.

Charleston, en Carolina del Sur, era el mayor puerto de entrada de esclavos en Norteamérica, aun cuando los tratantes tenían su base en Rhode Island o en Bristol, Inglaterra. Fuera del puerto, los barcos negreros tenían que esperar diez días en la isla Sullivan; si resultaba que a bordo había gente con viruela los ponían en cuarentena otro mes. Las ventas solían llevarse a cabo al aire libre detrás del correo, al pie de la Broad Street, a pocos pasos del muelle al que llegaban los esclavos, en vestido azul de franela, las mujeres y en pantalón de algodón azul, los hombres. A veces, en invierno, los tratantes más humanos les daban zapatos y ropa que los calentara un poco.

Henry Laurens, el más interesante de los tratantes de esta ciudad, describía en 1755 cómo «nuestro habitual método para vender a los esclavos, sin importar cuándo lleguen, consiste en pagar el siguiente enero o marzo. Si son un lote muy bueno, a menudo aparecen compradores con dinero en mano para apartar a los que prefieren. Los compromisos a que llegamos en la trata son... cargar el barco de cuanto arroz haya disponible, pagar las comisiones de la costa y la mitad del sueldo de la tripulación y mandar el resto [a Bristol, por ejemplo] cuando vence el plazo de pago». Refiriéndose a una venta que salió mal en Charleston, Laurens escribió a Samuel y William Vernon, sus socios en Newport, en Rhode Island, que el 29 de junio de 1756 había puesto a la venta esclavos de Sierra Leona transportados en un buque de los Vernon, el *Hare*, que el propio Laurens había asegurado. «Había cuantos compradores pudiésemos desear de haber tenido tres veces más [cautivos] por vender, pero, al verlos por encima antes de que los hubiéramos desembarcado, muchos se pusieron furiosos porque los habíamos invitado a venir desde ciento treinta o ciento cincuenta kilómetros a ver un lote de "esclavos basura", como los llamaban, y con cierta dificultad les convencimos de que esperaran a

que los pusiéramos en venta... Estábamos dispuestos a creer que el capitán [Caleb] Godfrey había obtenido los mejores [esclavos], pero en verdad eran un cargamento lastimoso, uno que no habríamos tocado ni por tres veces nuestra comisión.

»Hoy vendimos cuarenta y dos por siete mil cuatrocientos cincuenta y cinco chelines», continuaba, «incluyendo los que vendimos en subasta por apenas treinta y cinco chelines. Parecía imposible que se recuperaran. Sólo Dios sabe lo que haremos con los que quedan, son un rebaño de lo más roñoso... Varios tienen los ojos muy mal, tres miserables niños y, añadido a esto, la peor de las enfermedades que sufren seis u ocho, a saber, la vejez... Una chalupa llegó con ciento cincuenta robustos esclavos de las factorías de Gambia y la isla de Bance [Bence] la noche antes de la venta de vuestros negros que no habrían perjudicado su venta de haber sido buenos, pues no descubrimos cuán bueno era el lote hasta que se acabó la venta del primer día».[16] En esta época William Vernon y Abraham Redwood, también de Newport, compraban esclavos en África por quinientos y pico litros de ron por varón y cuatrocientos y pico litros por mujer.

En 1755 la mayoría de la gente en Charleston creía que la nueva guerra, la de los Siete Años, bajaría el precio de los esclavos, pero ocurrió lo contrario; así, con respecto a un cargamento importado por el capitán Robert Bostock, de Liverpool, en el *Prince George*, informó Laurens, «fue tan al contrario que los compradores se agarraban del cuello los unos a los otros y habrían acabado a golpes, si alguien no lo hubiese evitado, en su competencia por los mejores, con lo que dieron al vendedor una excelente oportunidad de hacerles pagar el precio que quería y consiguió trescientas libras por algunos».[17] Sin embargo, un año más tarde, escribiría a Richard Oswald, accionista de la factoría en la isla de Bence, a orillas del río Sierra Leona, que no había vendido todos los esclavos que había enviado: «Todavía nos quedan algunos; de vuestros nueve, dos [de] Gambia, de los que nos desprenderíamos por un precio muy modesto si encontrásemos a alguien que hiciera una oferta, pero nadie se siente tentado por los que no son jóvenes robustos.»[18]

En el siglo XVIII los tratantes ingleses, al igual que los franceses, ya tendrían representantes en el Nuevo Mundo. Isaac Hobhouse, por ejemplo, que tantos esclavos vendió en Virginia, tenía agentes en varios lugares de Norteamérica, muchos de los cuales estaban muy introducidos en el comercio local de tabaco o acaso de índigo.

Muchos capitanes de buques negreros solían considerar terminada su misión cuando entregaban los esclavos en las Indias occidentales, aunque resultaba a menudo imposible cobrar las ganancias de la venta lo bastante rápido para obtener un cargamento de azúcar para el viaje de vuelta; mercaderes y capitanes no estaban nunca seguros de los precios que les pagarían en su puerto base por las mercancías que llevaban por cuenta propia; los plantadores podían tar-

dar años en pagar por los esclavos. A veces, a cambio de los esclavos, los mercaderes europeos preferían letras de cambio en lugar de azúcar, índigo, algodón o jengibre, porque en Londres los precios de estas mercancías resultaban impredecibles o bien bajos. En ocasiones, los plantadores preferían dar documentos en los que se comprometían a pagar en un plazo de cinco años en lugar de las letras de cambio pagaderas a doce o dieciocho meses; con estos documentos se hacían los pagos, pero podía ocurrir que los hacendados tuviesen que dejar de pagar cuando debían sumas considerables a los proveedores en Londres o a los manufactureros de Manchester o Birmingham, si eran ingleses. De modo que, ocasionalmente, los viajes de retorno de los numerosos buques negreros, que pertenecían a todos los países que participaban en la trata, se hacían con lastre; el propietario del buque podía decir al capitán que regresara pronto «a menos que se presente la posibilidad de un cargamento... por el que merezca la pena esperar dos semanas». Sin embargo, los viajes de vuelta en lastre eran raros y, de los trescientos barcos que salieron de Jamaica en los últimos años del XVIII, sólo doce lo hicieron así.

La mayoría de plantadores de Norteamérica y el Caribe tenían cuentas bancarias en su país de origen, Inglaterra, Francia u Holanda, y cuando efectuaban su compra lo hacían de una de estas tres maneras: pagaban al contado, en dinero «de las islas» que, en el caso de la libra francesa valía un tercio menos que en Francia; pedían crédito al tratante, normalmente de un par de años, aunque excepcionalmente podía ser de diez años, o pagaban con mercancías, rara vez la suma total y con frecuencia sólo un pequeño porcentaje. Según la colonia, esta mercancía sería ante todo azúcar, semirrefinado o sin refinar, índigo, que después de 1750 sufrió una caída, algodón y café, que en el Caribe se mencionó por primera vez en 1730 y a partir de entonces gozó de popularidad entre los capitanes negreros; también, aunque de modo irregular, se pagaba con jengibre, vainilla, tabaco y pieles, así como rapé.

Rara vez se pagaba el total a la entrega del esclavo; si bien la deuda se expresaba en moneda colonial, el pago se hacía a menudo con mercancías valiosas en Europa. Así, el procedimiento más habitual en los años ochenta del XVIII consistía en pagar el veinticinco por ciento de inmediato, al contado o con mercancías, y el resto en dieciocho meses; el plantador daba al agente del mercader varias letras pagaderas en fechas fijadas, por lo general en intervalos de treinta, sesenta o noventa días; parte de la cuenta se pagaba a veces con recibos por ventas anteriores de esclavos, y el resto de la deuda con una letra de cambio avalada en Europa.

En las colonias españolas, el pago de los esclavos que formaban parte del asiento se hacía casi siempre en plata, en ochavos, equivalentes cada uno a un peso, equivalente a su vez a ocho reales. Por eso el mercado español fue siempre tan atractivo y por eso la trata en La Habana, autorizada en 1789, se convertiría en un mercado popular entre los tratantes norteamericanos. «Consiga todo el dinero al con-

tado que pueda» pidió el propietario de un buque a un capitán de Rhode Island.

A finales del XVIII las ventas portuguesas en Brasil resultaban menos complicadas, pues, hasta su venta en Río, Bahía u otra ciudad, los esclavos pertenecían a mercaderes angoleños; el pago al contado o en mercancías se depositaba en el banco del mercader en Brasil, transacción más sencilla que la de los tratantes del norte de Europa.

Todo esto se debía a la insaciabilidad de los colonos por esclavos; solían llegar a su límite de crédito, y hasta sobrepasarlo, como si cada transacción supusiese su última oportunidad de conseguir mano de obra esencial; así, los plantadores pedían prestado y extendían el sistema de crédito agrícola más allá de todo límite. De hecho, en el siglo XVIII en Charleston y en otras partes de la Norteamérica británica la mayoría de esclavos se compraron a crédito, por lo que muchos tratantes no sabían cuándo les pagarían y esto hizo que insistieran, sobre todo los de Liverpool, en el «pago inmediato», lo cual, a su vez, provocó que los agentes coloniales les enviaran en el buque negrero recibos por la compra en forma de letras pagaderas a largo plazo emitidas por los factores a cargo de sus garantes en Inglaterra.

En el puerto americano, fuera como fuese que se pagaran los esclavos y que el puerto formase parte del imperio británico, español, francés, holandés o portugués, el capitán reorganizaba su tripulación, pues algunos marineros no deseaban regresar a Europa y pocas travesías se acababan sin que murieran algunos tripulantes; puesto que habrían pasado mucho tiempo lejos de su casa, los marineros que pretendían regresar querían hacerlo pronto, al igual que el capitán.

El viaje de regreso de las Indias occidentales a Europa a través del Atlántico duraba una media de dos a tres meses; luego empezaban la venta de las mercancías que habían traído y el cálculo de las ganancias, caso de haberlas.

La cuestión de las ganancias es compleja. En la quinta década del XVIII Henry Callister, un agente oriundo de la isla de Man, encargado del depósito del tratante de Liverpool Foster Cunliffe en la bahía de Chesapeake escribía a su hermano Anthony: «La trata en África hace peligrar la salud y la vida, pero es muy rentable.» Sus vecinos, los mercaderes Thomas Ringgold y Samuel Galloway, no estaban de acuerdo: «Se producen más desastres en esos viajes que en cualquier otro», escribió el primero al segundo en 1762.[19] ¿Quién tenía razón?

Consideremos el tema del modo más sencillo: en 1783 la firma nantesa de Giraud & Rimbaud mandó su buque de ciento cincuenta toneladas, el *Jeune Aimée*, a Angola y obtuvo doscientos sesenta y cuatro esclavos que vendió en Saint-Domingue. El buque costó seis mil libras; el coste inicial, incluyendo otros gastos, como los sueldos de la tripulación, el cargamento y los esclavos en Mayombe, ascendía a unas ciento cincuenta y seis mil libras francesas; los esclavos y las mercancías se vendieron por más de trescientas sesenta y seis mil li-

bras francesas, de modo que las ganancias ascendieron a doscientas diez mil libras francesas, es decir alrededor de un treinta y cinco por ciento. Pero se trataba de una travesía ideal, aquella con que soñaban los tratantes, la que hacía que arriesgaran tanto dinero y tantas vidas, incluyendo las de numerosos marineros y capitanes europeos; la clase de viaje que inspiraba a los capitanes que creían, con razón, que un día ellos también podrían convertirse en tratantes, y que alimentaba la imaginación de los jóvenes oficiales que esperaban llegar a ser capitanes. Pero cuando en 1790 a John Newton se le preguntó en la Cámara de los Comunes si creía que la trata proporcionaba ganancias, contestó: «Mi participación en ella no resultó rentable para quienes me empleaban [Joseph Manesty, de Liverpool]: en algunos viajes tuvimos ganancias, pero nos parecía que eran más los viajes en que perdíamos. Solía considerarse una especie de lotería en que todo aventurero esperaba ganar un premio.»[20] Quienes se enteraron de que la RAC compraba esclavos en África por poco más de tres libras por cabeza y los vendía en las Américas por veinte, no solían tener en cuenta el hecho de que la compañía debía administrar sus fuertes en África y transportar sus cargamentos desde Londres para cambiarlos allí por cautivos. Algunos tratantes se arruinaron, como Noblet Ruddock, de Bristol, en 1726, tras «administrar» treinta viajes de la trata entre 1698 y 1729, más que cualquier otro mercader en esa ciudad, a excepción de James Day, y luego se convirtió en factor en Barbados.

No obstante, los «milagros» ocurrían, pese al escepticismo de Newton. Tomas Leyland, tres veces alcalde de Liverpool, obtuvo ganancias de doce mil libras con el viaje del *Lottery*, cuyo capitán era John Whittle; en 1798 este buque transportó cuatrocientos sesenta esclavos del río Bonny a Barbados. De hecho, según el relato de Leyland, tuvo otros éxitos: al capitán Cesar Lawson del *Enterprise* en 1803 (véase el apéndice 5), al capitán Charles Kneal del *Lottery* en 1804, y al capitán del *Fortune* en 1805 les fue muy bien, con unos beneficios de unas cuarenta libras por esclavo entregado.

En casi toda la historia de la trata los tratantes independientes tuvieron ganancias; las privilegiadas compañías nacionales, en cambio, sufrían frecuentes pérdidas, porque sus funcionarios, tanto en el país como en África, creían tener el puesto para que la empresa les diera ganancias; sin embargo, en ocasiones hasta estas empresas privilegiadas tenían suerte. Contamos con registros de los viajes de la RAC a la costa de barlovento africana de 1680 a 1687, entre Sierra Leona y el cabo Tres Puntas; en esos años se realizaron noventa y tres viajes, de los cuales tres sufrieron una franca pérdida; la mayor ganancia fue del ciento cuarenta y uno por ciento. Parece que en el XVIII también la Compañía del Mar del Sur obtuvo ganancias de casi el treinta por ciento con la trata destinada a Buenos Aires, y ningún director se quejó de que los costes fuesen demasiado elevados.

Sin embargo, los que realmente ganaban en esa época eran los «intrusos», que solían vender esclavos en las Indias occidentales o a los habitantes de Nueva Inglaterra y a los de Brasil por más del doble

de lo que costaban en la costa de Congo. Las ganancias de estos tratantes eran considerables, y podían ascender hasta el doscientos por ciento, como ocurrió, por ejemplo, con un buque de Nantes, aunque a principios del XVIII las ganancias habituales en Nantes iban del cincuenta al ciento por ciento. La noticia de estas grandes ganancias corrió y es de suponer que por esta razón Alexander von Humboldt, viajero, naturalista y polígrafo, autor de *Voyage aux régions équinoxiales du nouveau continent*, sugirió que una ganancia del ciento por ciento resultaba normal, y que algunos polemistas dieron por sentada una ganancia del trescientos por ciento.

Los precios a ambos lados del Atlántico a finales del siglo XVIII se iban acercando; el coste de los esclavos en África, como hemos visto, equivalía ya a unas cincuenta libras en 1780, diez veces más que cien años antes. No es de sorprender, pues, que se redujeran las ganancias, y en la segunda mitad del siglo, los tratantes de Luanda que comerciaban con Bahía se encontraban con que algunos esclavos «se vendían por debajo del coste». De los registros de Aaron López, en Newport, Rhode Island, se desprende un asombroso cambio comparado con el principio del siglo; de los catorce viajes a África que financió entre 1760 y 1776, sólo entre cuatro y siete tuvieron ganancias; disponemos todavía de informaciones razonablemente verídicas de veinticinco buques negreros que partieron de Nantes entre 1783 y 1790; diez tuvieron ganancias —de éstos, seis de más del diecinueve por ciento— y seis sostuvieron pérdidas, una salió tablas, y ocho estaban a punto de tener pérdidas cuando dejó de pagar, a finales de 1796, gracias a la revolución en Saint-Domingue, de la cual hablaremos en el capítulo veintiséis. En los últimos sesenta años de la trata británica, las ganancias anuales parecen haber ascendido a menos del diez por ciento; según otro cálculo referente a la trata británica entre 1761 y 1807, las ganancias fueron del nueve y medio por ciento; el mayor nivel, del trece por ciento, se consiguió entre 1791 y 1800 y el menor, del tres por ciento entre 1801 y 1807.[21] En 1789 John Tarleton, de Liverpool, declaró en una investigación británica que «la ganancia neta de la trata en África debería ser del diez por ciento». Según los registros del negrero William Davenport, también de Liverpool, ganó una media del diez y medio por ciento en setenta y cuatro viajes y del ocho por ciento anual. Un análisis de las ganancias del círculo londinense escocés de Richard Oswald, Augustus Boyd y sir Alexander Grant, que como ya hemos visto comerciaba desde la isla de Bence, cerca de Sierra Leona, sugiere que en sus casi sesenta viajes negreros obtuvieron treinta mil libras, es decir, apenas un seis por ciento de ganancias.

De cien viajes de los barcos holandeses en la segunda mitad del siglo, parece que cuarenta y uno tuvieron pérdidas. De un cuidadoso análisis de las expediciones de la trata emprendidas tanto por la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales como por los intrusos holandeses, se desprende que sus ganancias alcanzaron poco más del tres por ciento, con una media anual del dos por ciento en

casi todas las inversiones. Un estudio de la Compañía de Middelburgo arroja cifras del uno con cuarenta y tres por ciento, si bien fue de más del ocho por ciento entre 1751 y 1760.

A mediados del siglo la Compañía de Maranhão de Brasil tuvo una ganancia del treinta por ciento, pero esta cifra no tiene en cuenta muchos de los costes.

A partir de principios del siglo XVIII hubo siempre en la Compañía Danesa de las Indias Occidentales quienes se quejaban de que la trata no reportaba sino pérdidas, razón por la cual Frederik Holmsted, contable de la empresa desde 1708, criticaba la trata, pero la compañía nunca le hizo caso, pues sus directores creyeron siempre que habían de proveer a las colonias en las Indias occidentales, es decir Saint Thomas, Saint John y Saint Croix.

En resumen: en los siglos XVII y XVIII la trata proporcionó enormes ganancias; sin embargo, a finales del XVIII, los precios de los esclavos sufrieron un considerable aumento en África, de modo que los beneficios ascendían a una media de entre ocho y diez por ciento, el mismo porcentaje que se obtenía con las empresas comerciales de otra índole. Sin embargo, algunos tratantes hábiles o afortunados continuaron prosperando mucho. En todo momento, los costes de las compañías privilegiadas, a saber, los salarios, el mantenimiento de los fuertes y otras actividades burocráticas, limitaban las ganancias. Sin duda algunos tratantes pensaban, ya en 1780, en la reducción de las ganancias de la trata a fines del XVIII, pero diríase que esto no tuvo gran efecto sobre el extraordinario curso de los acontecimientos inminentes.

LIBRO QUINTO

La abolición

23. SOBRE TODO UNA ALMA BUENA

> No puede uno ponerse en el estado de ánimo en que Dios, que es un Ser muy prudente, asumió el colocar una alma, sobre todo una alma buena, en un cuerpo tan negro.
>
> MONTESQUIEU, *L'Esprit des lois*

«El atractivo meteoro africano», como describió la trata atlántica un polemista empleado por los capitalistas de Liverpool, estaba en su apogeo en los años noventa del siglo XVIII.[1] Barcos bien equipados transportaban todos los años unos setenta mil africanos o más a los entusiastas puertos de la costa del norte y del sur de las Américas y del Caribe. Tal vez la mitad de este número iba en buques al mando de capitanes de la nación más moderna y amante de la libertad, Gran Bretaña. Unos dos tercios de los cautivos iban destinados a colonias que producían el más deseado de los productos tropicales, el azúcar. Debía de haber unos tres millones de esclavos, en total, en el Nuevo Mundo. William Pitt, primer ministro británico de 1783 a 1801, pensaba que el comercio de las Indias occidentales, que tanto necesitaba de los esclavos, era responsable de las cuatro quintas partes de los ingresos que llegaban a Gran Bretaña desde el otro lado del océano.[2]

Muchos comercios subsidiarios dependían de la trata: el algodón de Manchester y Rouen, la lana de Exeter, el ron de Rhode Island, el brandy de Río de Janeiro, el vino de Burdeos y La Rochelle, y las armas de fuego de Birmingham y Rotterdam. Todos los interesados en estos productos sabían que el «comercio africano» constituía un mercado importante para los mismos.

Cada dos por tres aparecían nuevos avances marítimos o tecnológicos que facilitaban las cosas a quienes se dedicaban a este comercio. Así, en los años setenta los barcos de la trata comenzaron a navegar con quillas cubiertas de cobre, que resistían mejor el desgaste producido por los moluscos y avanzaban más de prisa. El primero de los buques con esta innovación fue la fragata *Alarm*, en noviembre de 1761. Hasta en Luanda, ese cementerio angoleño de blancos, un gobernador portugués introdujo nuevas reglas de higiene en los barcos con rumbo a Brasil e insistió en que sus propios funcionarios inspeccionaran los buques en vez de dejar esta tarea a elementos locales.

Las autoridades imperiales europeas se mostraban menos preocupadas por la exclusividad nacional. Después de 1783, Francia abrió sus puertos de la trata en el Caribe a los comerciantes extranjeros, a condición de que pagaran un impuesto. El liberal virrey de Nueva Granada, el arzobispo Caballero y Góngora, propició un acti-

vo comercio de esclavos entre Cartagena de Indias y las Antillas inglesas, a mediados de los años ochenta.

El mayor puerto francés de la trata, Nantes, que en el XVIII envió a África más de mil cuatrocientas expediciones de la trata, y que en la misma época desafiaba a Liverpool como principal transportador de esclavos, ofrecía «este signo de prosperidad que nunca engaña, es decir, nuevos edificios. El barrio cercano a la Comédie [el nuevo teatro] es magnífico, con todas las calles en ángulo recto y casas de piedra blanca», escribía Arthur Young. «Dudo que haya en toda Europa una mejor hostería que el hôtel Henry IV.»[3] En un informe de Francis Lefeuvre podemos vislumbrar a esos notables aristócratas, los tratantes de Nantes: «Forman una clase aparte que nunca, excepto cuando lo exigen los negocios, se mezcla con los otros mercaderes, quienes se les dirigen con muestras de profundo respeto... Son personajes importantes, que se apoyan en altos bastones de puño dorado... ataviados con esplendidez, con la peluca bien arreglada y empolvada, con trajes de seda de colores oscuros o claros, según la estación, que llevan largos chalecos y calzones también de seda, y medias blancas y zapatos con grandes hebillas de oro o plata. Llevan espada... Lo que más ha de admirarse es su ropa blanca y el resplandor de sus camisas, que envían a que las laven en los arroyos de montaña de Saint-Domingue, cuya agua blanquea la tela mucho mejor que la de los ríos franceses.»[4]

En Inglaterra, Temple Luttrell, diputado por Milborne Port, reflejaba el sentir común cuando declaraba en la Cámara de los Comunes, en 1777, que «algunos caballeros pueden considerar la trata de esclavos inhumana e impía, pero tengamos en cuenta que si han de mantenerse y cultivarse nuestras colonias, cosas que sólo pueden hacer los negros africanos, es mejor abastecernos... con bajeles británicos».[5] Por algo, podría añadirse, este miembro del Parlamento era nieto de un gobernador de Jamaica.

Los ambiciosos países europeos expandían sus intereses en el Caribe. En 1784 Suecia recibió una isla, la árida San Bartomeo, en las Antillas menores, con cuatrocientos ocho esclavos y quinientos cuarenta y dos colonos franceses; se la dio Luis XVI a cambio de que se concedieran a los franceses privilegios comerciales en la ciudad sueca de Gotemburgo. El gobernador de esta nueva colonia trató de fomentar una trata sueca, pero el proyecto no prosperó.

Como ya señalábamos, se acercaba un cambio fenomenal. En la Gran Bretaña, en las colonias anglosajonas, en Francia y luego en los muchos lugares donde eran influyentes las ideas francesas e inglesas, aumentaba la hostilidad tanto hacia la trata como hacia la existencia misma de la esclavitud.

El siglo XVII, tan productivo en ideas políticas, no fue pródigo en críticas a la esclavitud. Cierto que Milton escribió algunos hermosos versos insistiendo en que Dios «no hizo señor al hombre sobre el hombre, / reservándose para sí este título, / dejando a los humanos libres de los humanos».[6] Pero no queda claro si la idea de «africanos»

está incluida en este generoso comentario. Grocio y Hobbes consideraban tan razonable la esclavitud como la había considerado sir Tomás Moro. Locke la veía como «un estado de guerra permanente entre un conquistador legítimo y un cautivo».[7] Probablemente inspiró un párrafo de las Constituciones Fundamentales o «Gran modelo de la nueva colonia de Carolina», y, según se vio, fue accionista de la RAC. George Fox, fundador de los cuáqueros, predicó por carta la hermandad a los propietarios de esclavos de las Indias occidentales y denunció la esclavitud en Barbados, mas en Pennsylvania era propietario de esclavos, igual que su discípulo William Penn, fundador de la colonia.

En la Iglesia católica había, desde hacía algún tiempo, cierta incomodidad sobre el tema, pero los documentos de la corona y del pontificado continuaban denunciando más bien la esclavización de los apacibles indios que la de los competentes africanos. En 1609 unas firmes declaraciones de Felipe III de España (y II de Portugal) se referían a los grandes excesos que podría provocar el hecho de permitir la esclavitud en todos los casos.[8] Pero el monarca se refería, evidentemente, a los esclavos indios. El papa Urbano VIII (Barberini), en una carta de 1639 a su representante en Portugal, condenaba de modo absoluto la esclavitud y amenazaba con la excomunión a quienes la practicaran, denuncia derivada explícitamente de la visita de jesuitas españoles a Roma para protestar contra la esclavización de miles de indios brasileños por los *bandeirantes* de São Paulo.[9]

La declaración del papa Urbano provocó una gran conmoción en Brasil. En Río expulsaron de sus colegios a los jesuitas, pues se sabía que habían incitado al papado, pero, una vez más, la controversia se refería solamente a los esclavos indios. Es cierto que a menudo los misioneros, en sus cartas a la Congregación por la Doctrina de la Fe, describieron los malos efectos en su labor de la esclavitud de negros, y en 1686 hubo una nueva e ineficaz condena papal de la esclavitud, pues en los puertos atlánticos los católicos se mostraban tan sordos a estas declaraciones como los protestantes. No hay constancia, en el siglo XVII, de ningún sermón, en la catedral de Saint André de Burdeos o en una reunión presbiteriana de Liverpool, que condenara la trata de negros. La Rochelle y Nantes estaban muy alejadas en cuestiones religiosas, pero eran unánimes en cuanto a los beneficios de la trata. El gran predicador de la época, António Vieira, era amigo de los indios del Amazonas, pero no de los esclavos africanos, cuya suerte nunca mencionó en ninguno de sus asombrosos sermones. Como Las Casas ciento cincuenta años antes, sugirió que se resolviera el problema de la escasez de mano de obra en Brasil con la importación de esclavos africanos, gracias a lo cual los indios podrían vivir mejor.

Como se recordará, la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales al principio se pronunció contra la trata. Amsterdam adoptó una actitud humanitaria en este tema, a comienzos del siglo XVII, como ya se vio cuando se habló en el capítulo diez de la obra de Brederoo. Pero en la tercera década del siglo ya se habían olvidado estas

vacilaciones, lo cual debería ser un recordatorio de que el humanitarismo puede aumentar lo mismo que disminuir, en el siglo XVII lo mismo que en el XX.

Entretanto, hubo algunos contratiempos en Francia para los tratantes. Cuando se propuso que se importaran africanos al imperio francés, se dice que Luis XIII palideció y se negó, dado que la esclavitud estaba prohibida en territorio francés, pero le convencieron de que al apartar a aquellos infelices seres del paganismo los negreros los convertirían a la religión cristiana. Parece ser que en su lecho de muerte dijo que «ya que los salvajes se convertirán a la fe cristiana, serán franceses capaces de todas las responsabilidades, honores y donaciones» propias de un francés.[10] Francia, así, se acostumbró en el siglo XVII a ver a negros, en su mayoría de las Antillas, pero algunos directamente de África, por ejemplo la esclava Aniaba, bautizada por Bossuet, y criada de la reina Ana de Austria. En 1642 el sínodo protestante de Rouen reprobó a las «personas excesivamente escrupulosas que consideran ilegal que los mercaderes protestantes comercien con esclavos»,[11] lo cual era una observación de apoyo al comercio, dado que Rouen estaba a punto de iniciar una larga, aunque poco importante, etapa como puerto de la trata. En 1698, el teólogo Germain Fromageu, que presidía en París un tribunal para casos de conciencia, denunció a los numerosos tratantes y propietarios de esclavos que no se aseguraban de que sus esclavos fuesen obtenidos legítimamente, es decir, por la guerra y no por el secuestro. Pero todo esto era una minucia y la trata francesa, como se ha visto, proporcionó abundantes beneficios económicos durante todo el siglo XVIII.

Pese a la condena de la esclavitud de indios formulada por el papa y otros personajes, existía poca diferencia en el trato dado por los europeos a los esclavos indios y a los africanos. A los indios capturados por los colonos anglosajones de América del Norte se les castigaba a veces trasladándolos a las Indias occidentales. Las dudas que los colonos pudieran experimentar acerca de la esclavitud de los indios se derivaban tanto de la razón de Estado como de la piedad, pues se consideraba peligroso convertir a ciertos pueblos indios en enemigos. Por esta razón y no, al parecer, por delicadeza de sentimientos, Massachusetts, Connecticut y Rhode Island prohibieron al principio del XVIII la importación de esclavos indios, y Jamaica, cuya población indígena se había extinguido mucho tiempo antes, hizo lo mismo, aunque esperó hasta 1741.

En la segunda mitad del siglo XVII se escucharon en Inglaterra algunas críticas del provechoso comercio con trabajadores *indentured*, pero en 1670 se rechazó una propuesta de ley que prohibía la exportación de condenados por la justicia, y ni siquiera se discutió otra contra el robo de niños. El juez Jeffreys, dando muestras de una humanidad por la cual no destacaba precisamente, quiso encarcelar a un alcalde de Bristol que permitía el secuestro de trabajadores, pero no se condenó a los mercaderes que se beneficiaban con ello.

De todos modos, en los inicios de la aventura anglosajona en Amé-

rica del Norte hubo algunas dudas sobre la moralidad de la trata y hasta de la esclavitud como tal. La Lista de Libertades de Massachusetts, de 1641, por ejemplo, contenía esta délfica declaración: «Nunca habrá entre nosotros ninguna esclavitud de cuerpo, vecindad o cautiverio, a menos que sea de cautivos hechos legítimamente en una guerra justa y de forasteros que voluntariamente se vendan a sí mismos o se nos vendan... con tal de que esto no exima a nadie de servidumbre que sea juzgada por la autoridad.»[12] Aunque, desde luego, el concepto de guerra justa era menos claro de lo que hubiese debido ser. Además, al publicarse en 1672, esta Lista dejó fuera las palabras «y de forasteros».

En 1644 un buque de Nueva Inglaterra regresó de África con dos esclavos; una disputa judicial demostró que habían sido secuestrados y no comprados; los magistrados de Massachusetts ordenaron que fuesen devueltos a África los dos esclavos y que los marineros que los secuestraron fuesen detenidos. Una decisión anterior del Tribunal General de Rhode Island contenía la mordaz reflexión de que si bien era «práctica común entre los ingleses comprar negros, con el fin de tenerlos a su servicio para siempre», se ordenaba solemnemente a los habitantes de Rhode Island que impidieran que «seres humanos negros o blancos fuesen forzados por contrato o de otro modo... a servir a cualquier persona... por más de diez años».[13] Era una orden que los habitantes de Rhode Island en particular iban a encontrar muy difícil obedecer.

Esos documentos son ambiguos; algunos investigadores modernos consideran que prueban que la esclavitud resultaba aborrecible para los primeros colonos, y otros estiman que indican que Massachusetts se daba tanta cuenta como otras colonias de la necesidad de esclavos. En realidad, el hecho de que se dispusiera de trabajadores *indentured* europeos restaba urgencia a la necesidad de esclavos, por lo menos hasta que a comienzos del XVIII los ingleses empezaron a preocuparse más de la insuficiencia que del exceso de población; de todos modos, el trabajador *indentured*, con su compromiso de trabajar sólo durante diez años, se consideraba habitualmente más caro que un esclavo negro.

Estas actitudes norteamericanas hallaron cierto apoyo en una petición del reverendo Richard Saltonstall, que en 1645 denunció no sólo el asesinato de algunos esclavos negros, de los que se decía que fueron traídos a Nueva Inglaterra desde África, sino también «el acto de robar negros o de capturarlos por la fuerza... el día domingo», lo cual era «contrario a la ley de Dios y de este país».[14] Pero Cotton Mather, que fue uno de los fundadores de Yale y que defendió constantemente el deber de dar buen trato a los esclavos, en varias de sus cuatrocientas cincuenta obras publicadas parecía inquieto por la «afición a la libertad en tantas mentes cautivas» pues, decía, haciéndose eco de una opinión compartida por millares de europeos, «viven mejor aquí de lo que hubiesen vivido como hombres libres en África».[15] Todas estas contradicciones tenían su origen en el hecho de

que no hubiese ley alguna en la Norteamérica inglesa que afirmara positivamente que la esclavitud era legal, sino que se presumía que lo era debido a su inmemorial existencia.

Estas ambigüedades no persistieron. Joseph Dudley, un gobernador de Massachusetts frío, ambicioso y eficiente, informaba en 1708 que la colonia tenía quinientos cincuenta esclavos, la mayoría en Boston y comprados en las Indias occidentales. En Rhode Island, la hostilidad a la esclavitud, si es que llegó realmente a ser profunda, se vio limitada por el deseo de su asamblea de obtener ingresos con los impuestos a la importación, aunque se afirmaba que «el único abastecimiento de esclavos de esta colonia es de... Barbados».[16]

A finales del XVII se oyeron algunas voces protestantes inglesas que atacaban la esclavitud, precisamente cuando se iniciaba la participación inglesa en la trata. El puritano Richard Baxter, por ejemplo, comparaba a los propietarios ingleses de esclavos con los conquistadores españoles, comparación que estimaba muy insultante; pensaba que era más apropiado llamar demonios a los propietarios de esclavos que tenerlos por cristianos. Luego, la notable Aphra Behn, la primera mujer inglesa que se ganó la vida escribiendo, elogió en 1688, en su obra *Oroonoko or the History of the Royal Slave*, a un noble africano de la Costa de Oro, con un rostro de «ébano perfecto», muerto después de encabezar una rebelión de esclavos en Surinam, colonia holandesa que la autora había conocido de niña y donde su supuesto padre había sido gobernador durante el breve tiempo en que fue colonia británica. Una versión teatral de esta novela, realizada en 1696 por Thomas Southerne, en la que se presentaba la situación de estos nobles esclavos, fascinó al público inglés y francés durante casi un siglo. Oroonoko, es cierto, ofrecía «oro o una gran cantidad de esclavos» a cambio de su propia libertad, dando así muestras de un egoísmo que no agradó a los adversarios posteriores de la esclavitud. Pero la aportación de Aphra Behn a la iniciación del movimiento abolicionista no es una exageración, pues ayudó a preparar los espíritus cultivados para un cambio por razones humanitarias, en lo cual fue más influyente que papas y misioneros.[17]

A principios del XVIII cada vez fueron más y más frecuentes las señales de que algún tipo de dimensión moral debía influir en la trata. En 1707, un secretario nada menos que de la RAC, el coronel John Pery, escribía a William Coward, un vecino suyo interesado en organizar un viaje de la trata, que era «moralmente imposible que dos hileras de negros puedan almacenarse entre dos cubiertas en menos de dos metros», y reconocía que cualquier reducción en esto pondría en peligro los beneficios de la expedición, mientras que era posible añadir una hilera.[18]

Veinte años después, en 1729, el médico doctor Thomas Aubrey recordaba que su capitán, a bordo del negrero *Peterborough*, había preguntado «¿qué diablos hace que mueran tan de prisa esos apestosos sapos?», a lo cual el doctor contestó que «la inhumanidad, la barbarie y la gran crueldad del capitán y su tripulación». Aconseja-

ba a los tratantes que cuidaran tanto a los esclavos como si fueran hombres blancos, «pues aunque sean paganos, tienen una alma racional como nosotros, y Dios sabe si el día del juicio final no será más tolerable para ellos que para muchos que se proclaman cristianos».[19]

En Inglaterra, el siglo XVIII no fue precisamente una época sentimental, pero produjo una masa de poesía importante que directa o indirectamente condenaba la trata. Era poesía que seguía el estilo del famoso poeta escocés James Thomson, quien en un libro enormemente popular, *Seasons*, publicado en 1726, describía a un tiburón que sigue un barco negrero «atraído por el olor de multitudes sudorosas, de enfermedad y muerte...» y que «pide su parte de la presa a los socios de este comercio cruel / que priva de sus hijos a la desgraciada Guinea».[20]

Estos versos son tanto más acerbos cuanto que Thomson fue el autor, en 1740, del famoso poema patriótico *Rule Britannia!* en que se afirmaba que los británicos (aunque pudieran ser comerciantes de esclavos) nunca serían esclavos.

Daniel Defoe, Richard Savage, William Shenstone y hasta Alexander Pope preguntaban sin tapujos: «¿Por qué he de ver cómo los hijos negros de África / son vendidos como esclavos cuando la naturaleza los ha hecho libres?», e imaginaban, como Pope, «alguna feliz isla en la vastedad donde los esclavos una vez más tengan su tierra natal».[21] Sir Richard Steele también se refería con emocionadas palabras, en uno de sus ensayos, a la cuestión de la esclavitud, y lo mismo hacía Laurence Sterne en su *Tristram Shandy*.

Pero algunas de estas alusiones eran meros aspavientos, pues parecía señal de elegancia, para esos caballeros a la moda, fingir indignación por los sufrimientos de los africanos. Sus contemporáneos hablaban siempre de la esclavitud en uno u otro contexto, como cuando se decía que alguien era «esclavo de la pompa», como lo hizo Savage, o que alguien no «es esclavo de ninguna secta» como escribió Pope. Se llegó incluso a convertir África en *Afric*, para facilitar la versificación, que a veces llegó a extremos increíbles, como cuando el obispo Heber ensalzaba en uno de sus himnos «las soleadas fuentes de Afric...».

Poco imaginaban lo que entrañaba cuanto decían, por mucho que algunos libros describieran con exactitud el comercio de esclavos, como el *Voyage to Guinea, Brasil and the West Indies* de John Atkins (1735), que había sido médico de la armada. Daniel Defoe, más polemista que poeta, no insistió en el tema, al que aludió en su *Robinson Crusoe*, pues las iniquidades de Inglaterra misma atraían toda su atención y había participado en la creación de la mayor de las empresas de la trata, la Compañía del Mar del Sur. El poeta Thomson aceptó la sinecura de inspector general de las islas de Sotavento, entre las cuales había varias muy prósperas que utilizaban la mano de obra esclava, como Nevis y Saint Kitts. Sin embargo, las aportaciones de estos escritores fueron, a la larga, muy importantes, pues ayudaron a crear un estado de ánimo gracias al cual las personas cultas

del país más libre de Europa, que era también el mayor país de la trata, deploraban la institución de la trata en África, ya que no la esclavitud en sí misma.

La Iglesia de Roma continuó formulando intermitentes condenas. En 1683, por ejemplo, el cardenal Alderamo Cibo, secretario de Estado del Vaticano, escribió en nombre del Sacro Colegio a la misión de los capuchinos en Angola, que tenía entendido que «el pernicioso y abominable abuso de vender esclavos continuaba... y nos exige que empleemos nuestro poder para remediar este abuso, aunque no tenemos mucha esperanza de conseguirlo, pues el comercio de ese país consiste enteramente en esclavos y marfil».[22] Lo que los capuchinos hicieron fue tratar de impedir que los protestantes ingleses y holandeses compraran esclavos, pero esto también resultó imposible. Cierto que en 1684 dos frailes capuchinos empezaron a hablar en La Habana contra la trata: el gobernador los envió de regreso a España en el primer barco, y el Consejo de Indias declaró que nunca se les permitiría volver a América. Luego, ya al final del XVII, el obispo de las islas de Cabo Verde, *frei* Victoriano Portuense, denunció que era habitual que no se bautizara a los esclavos: «Sabiendo las manifiestas injusticias con que se hace esclavos de las gentes de Guinea, la sola excusa... es decir que se llevan a estos gentiles para que reciban la luz de la Iglesia», pero, agregaba, tal vez con ironía, «mis escrúpulos no son tan grandes como para condenar totalmente este comercio, dado que lo toleran tantos hombres de letras y grandes teólogos».[23]

Por la misma época tuvo lugar en el Congo una curiosa conversación entre un capitán inglés y el padre Merolla, un italiano de la orden de los capuchinos, que para entonces era la más ejemplar y la única con misioneros en el interior del Congo, asolado por las fiebres. El capitán acusó al fraile de tratar de persuadir al rey del Congo de que no le vendiera esclavos, a lo cual contestó el padre Merolla que el rey de Portugal había dado órdenes de que no se hicieran ventas de esclavos a los herejes. El capitán dijo que el duque de York, presidente de la RAC, era católico romano, y el fraile contestó que estaba seguro de que el duque no deseaba que sus representantes saquearan ciudades africanas y capturaran esclavos, cosas que otro capitán inglés había hecho el año anterior; se proponía escribir a su paisana, la reina María de Módena, duquesa de York, explicándole cuán mal se conducían los ingleses. El capitán se enfureció, pero a fin de cuentas el rey del Congo comerció con el inglés, a espaldas del capuchino.[24]

Con todo, el único país cuyo gobierno intervino activamente para mejorar la condición del esclavo seguía siendo Portugal. Se habían dado muchas órdenes a los gobernadores de Angola sobre el buen trato a los esclavos, pero eran admoniciones generales más bien que medidas concretas. En 1664, una ley de Lisboa establecía el mínimo de agua que un barco negrero debía llevar. En 1684, como se indicó, otro decreto fijó el número de esclavos que se podían transportar por tonelada de desplazamiento del navío y, a partir de entonces, se re-

gistró en los papeles del buque su capacidad en esclavos; ésta variaba de dos y medio a tres y medio esclavos por tonelada, según el carácter del barco, si tenía cubiertas o portillo, etc. Los niños esclavos o *molleques* podían cargarse a cinco por tonelada, pero sólo si se transportaban en la cubierta abierta. Debía proporcionarse a cada esclavo una cantidad adecuada de agua, una *canada* (poco más de un litro) al día. Otras cláusulas de la ley se referían a la comida y al tiempo que podía durar el viaje. Esto pudo parecer el comienzo de una mejor situación para los esclavos, pero el soborno de los funcionarios impidió que se cumpliera la ley y, de todos modos, como ya se indicó en el capítulo veintiuno, una *canada* de agua era insuficiente.

En las regiones más ricas del Nuevo Mundo dominicos, jesuitas, franciscanos y carmelitas seguían teniendo esclavos a su disposición. El sacerdote francés Labat, a su llegada a la próspera colonia caribeña de Martinica, en 1693, explicó que su monasterio, con nueve hermanos, era propietario de un molino de agua para la caña en el que trabajaban treinta y cinco esclavos, de los cuales ocho o diez eran viejos o enfermos y una quincena niños mal alimentados. Por humano, inteligente e innovador que fuera el padre Labat, y por mucho que apreciara el trabajo de sus esclavos, nunca se preocupó de decidir si la esclavitud y la trata eran éticamente aceptables. En 1695 se le pidió que comprara doce esclavos de un cargamento que había llegado de África a Basse-Terre en un barco propiedad de monsieur Maurelet de Marsella, uno de los menos activos puertos negreros franceses. Labat hizo la compra sin dudas de conciencia, aunque más tarde comentó la triste condición de esos cautivos, que habían llegado «cansados, después de un largo viaje». La única ocasión en que empleó la palabra «infame» para describir lo que veía fue cuando observó a un africano que bailaba, convencido como estaba de que la Iglesia tenía una responsabilidad especial de «inspirar en los africanos el culto del Dios verdadero», para librarlos de la idolatría y para hacerles «perseverar hasta la muerte en la religión cristiana que les habíamos llevado a abrazar».[25]

A comienzos del siglo XVIII el Vaticano volvió a manifestarse contra la esclavitud. Sabiendo que el reino de Portugal seguía teniendo el mayor número de esclavos de todo el mundo cristiano, el santo y activo papa Clemente XI hizo que la Congregación para la Doctrina de la Fe pidiera a sus nuncios en Madrid y Lisboa que actuaran para conseguir «el fin de la esclavitud». Pero no obtuvo respuesta alguna. Además, Clemente había ofendido a los reyes borbónicos de España y Francia al tomar partido por los Habsburgo en la guerra de sucesión española. La Inquisición seguía más preocupada por la posibilidad de que algunos tratantes pudieran ser judíos secretos que por la trata misma. Por ejemplo, respecto al asiento de la Compañía portuguesa de Cacheu, a finales del XVII, el Santo Oficio de Cartagena de Indias denunció ante la Corona española a tres agentes portugueses encargados allí de la trata —Felipe Enríquez, Juan Morín y Gaspar de Andrade—, porque eran «de la nación hebrea», y a quienes, se de-

cía, se les había visto, en Cartagena, después de una entrega de esclavos, que mataban corderos y celebraban el sábat a la manera judía; pero las acusaciones no dieron fruto y los imputados eludieron fácilmente el castigo.

En la América inglesa las voces de duda o de hostilidad respecto a la esclavitud eran mucho más frecuentes. En 1676, el cuáquero William Edmundson, amigo y compañero de George Fox, fundador de la secta, envió una carta desde Newport, en Rhode Island, a los cuáqueros de todos los lugares donde había esclavos. Expresaba en ella la teoría de que la esclavitud debía considerarse inaceptable para un cristiano, pues era «una opresión del espíritu». Esto determinó que el anciano Roger Williams, padre de la colonia, le denunciara acusándolo de «no ser más que un fardo de ignorancia y ruido».[26] Edmundson justificó también las rebeliones de esclavos ocurridas en Barbados, donde dos cuáqueros, Ralph Fretwell y Richard Sutton, habían sido multados por el gobernador por el «delito de llevar a negros a sus reuniones» religiosas. En Nevis hubo acusaciones y multas similares.

Doce años después, en 1688, en Germantown (Filadelfia), un grupo de cuáqueros alemanes oriundos de Krisheim, en la Renania, firmaron una petición contra la idea misma de la esclavitud y no sólo de la trata. Hay que decir que los alemanes se habían opuesto a la trata desde los comienzos de la misma y aunque algunos poseían esclavos, la mayoría consideraba perniciosa la institución de la esclavitud. La prensa alemana de Norteamérica difería a este respecto de la inglesa, y en general no llevaba anuncios de ventas de esclavos ni sobre esclavos huidos. En 1696 y en 1711 las reuniones anuales de los cuáqueros en Filadelfia dieron el «consejo» de guardarse de futuras importaciones de africanos y también instrucciones para asegurarse del buen trato a los ya comprados. Cadwallader Morgan, un tratante cuáquero, decidió, después de honda reflexión, que «no he de ocuparme más de ellos».[27] ¿Puede decirse que éste fue el inicio del movimiento abolicionista de Pennsylvania? No, pues se ignoraron las protestas, y hubo cuáqueros que siguieron destacando lo mismo como tratantes que como dueños de esclavos, y durante años pocos siguieron el «consejo». Aunque les dolía el tema, Jonathan Dickinson e Isaac Norris, cuáqueros de Filadelfia, continuaron comerciando con esclavos. Hubo incluso, a principios del XVIII, un barco propiedad de miembros de la secta llamado *Society* (por la Sociedad de los Amigos, nombre de la organización cuáquera). El capitán de este buque era Thomas Monk, que en 1700 cargó en África a doscientos cincuenta esclavos y en la travesía los perdió todos menos veintidós.[28]

Pero durante los siguientes treinta años otros cuáqueros formularon protestas, aisladas y desoídas. En 1716 un manifiesto cuáquero de Massachusetts, en que se argüía que la trata perjudicaba la inmigración blanca, incluía la afirmación radical de que los esclavos tenían derecho a la libertad y que, por ella, podían recurrir a la rebelión armada. Los cuáqueros preguntaban: «¿Es que no somos, nosotros, los de este país, culpables de la violencia, traición y agre-

sión que se emplean a diario para obtenerlos?»[29] Benjamin Lay, un jorobado oriundo de Colchester, en Inglaterra, que se había instalado en Abington, cerca de Filadelfia, después de haber vivido en Barbados, donde presenció escenas de crueldad con los esclavos «que perturbaron su mente», al ver delante de la casa de otro cuáquero a un esclavo colgando desnudo, muerto porque había tratado de huir, se vio impelido a una serie de excéntricos pero sensacionales actos de protesta, como vestirse con tela tejida en casa para no emplear material hecho por esclavos, y romper sus tazas de café para no emplear azúcar; una vez se plantó delante de la puerta de una reunión de cuáqueros, con una pierna desnuda y medio enterrado en la nieve, y a quienes le mostraban simpatía, les decía: «Fingís compadecerme, pero no sentís compasión por los esclavos en vuestros campos, que pasan el invierno medio cubiertos de harapos.» Otra vez llenó de sangre la vejiga de una oveja y le clavó una espada, en una reunión de cuáqueros, diciendo: «Así derramará Dios la sangre de las personas que esclavizan a sus semejantes.»[30]

Todas estas protestas eran acciones individuales de personas excepcionales. Una reacción más característica fue la de algunos bautistas de Carolina del Sur, que escribieron a Inglaterra pidiendo consejo acerca de cómo tratar a un correligionario que había castrado a uno de sus esclavos; les contestaron que no debían arriesgarse a provocar disensiones en su iglesia «por causas ligeras o sin importancia».

Pero no eran solamente estos disidentes los que estaban preocupados. En 1700 un juez de Boston, Samuel Sewall, escribió un folleto, *The Selling of Joseph* (*La venta de José*) acogido con «fruncimientos de cejas y palabras duras» pues formulaba la primera crítica razonada de la trata y de la esclavitud misma. Sewall era uno de los jueces que en 1692 condenó a las brujas de Salem y puede que participara, antes, en la trata.

Por fin, en 1754 la reunión anual de los cuáqueros, en Filadelfia, dio un paso decisivo contra la trata. En una carta abierta recordó que a menudo en sus «reuniones se había expresado su inquietud y falta de unidad ante la importación y compra de negros y otros esclavos», y ahora afirmaban claramente que «vivir con abundancia gracias al trabajo de aquellos a quienes la violencia y la crueldad han puesto en nuestro poder» era incoherente con el cristianismo y la justicia. Tras varios párrafos con vívidos ejemplos, el documento apelaba a los cuáqueros a que consideraran la causa de los africanos como la suya propia y que reflexionaran sobre «lo que sentiríamos y lo que pensaríamos si nos encontráramos en su situación».[31]

Este cambio era resultado de una cierta agitación entre los cuáqueros, coincidiendo con las dudas sobre cómo reaccionar ante las incursiones de indios en la colonia de Pennsylvania, y estaba inspirado por cuáqueros tan francos, entusiastas y decididos como William Burling de Long Island, Ralph Sandiford, de Filadelfia y, sobre todo, John Woolman, un sastre de Nueva Jersey que en 1754, después de visitar a cuáqueros dueños de esclavos en Virginia y Carolina del Nor-

te, publicó el folleto *Some Considerations on the Keeping of Negroes* (*Algunas consideraciones sobre la posesión de negros*). Woolman dedicó su vida, a partir de entonces, a visitar, habitualmente a pie, a destacados cuáqueros dueños de esclavos, para tratar de convencerles, con razonamientos serenos y argumentados, de la «inconsecuencia de tener esclavos».[32] Fue incluso a Newport, en Rhode Island, el gran puerto de la trata norteamericana, donde habló a sus amigos cuáqueros al parecer con ciertos resultados. En 1758 la reunión anual de los cuáqueros de Filadelfia se mostró de acuerdo con Woolman en que ningún cuáquero podía poseer un esclavo sin arriesgarse a la condena eterna, pues ningún dueño podía resistir la tentación de explotar a su esclavo. Aquel mismo año, los cuáqueros de Londres consideraron también, en su reunión anual, la «práctica inicua de comerciar con negros y otros esclavos» y amenazaron con excluir de cargos de responsabilidad, en su secta, a quienquiera participara en la trata. En 1761 una resolución de la reunión anual de los cuáqueros de Inglaterra declaró que «ya que algunos bajo nuestro nombre se ocupan del anticristiano tráfico de negros», condenaba y repudiaba a quienes no desistieran de practicarlo. Esto, tratándose de cuáqueros, era algo muy duro, pero una vez decididos, ya no podían retroceder. En la reunión anual de Filadelfia de 1763, se condenó incluso a quienes invirtieran en la trata o proporcionaran cargamentos para ella.[33]

Un prominente ciudadano de Boston pudo escribir más tarde que «alrededor de la época de la Ley del Timbre [1765], lo que antes eran sólo ligeros escrúpulos en la mente de personas preocupadas, se convirtieron en dudas graves, y en un número considerable, maduraron en la firme convicción de que el comercio de esclavos era *malum in se*».

La consecuencia directa de esta actividad de los cuáqueros fue que en 1767 se presentara por primera vez en una asamblea legislativa real, la Cámara de Representantes de Massachusetts, una propuesta contra la trata; aunque no se aprobó, se fijó un impuesto considerable a todo importador de esclavos.

Entretanto, otro punto de vista se iba desarrollando en las colonias británicas de Norteamérica. Según él, debería restringirse la importación de esclavos a las Américas, no por existir dudas acerca de la moralidad de la misma, sino por temor a las consecuencias de que hubiera demasiados esclavos, la de una rebelión ante todo. Después de 1770 esta opinión influyó tanto como la filantropía en el crecimiento del movimiento abolicionista. Incluso en Carolina del Sur, ya en 1698 se aprobó una ley para alentar el empleo de servidores blancos, debido al «gran peligro» de revolución y alteraciones que podía representar la presencia de demasiados esclavos. William Gooch, teniente gobernador de Virginia, terrateniente nacido en Suffolk, que más tarde luchó en el cerco inglés de Cartagena de Indias, escribía a Londres en 1730 que en Virginia había treinta mil esclavos, en una población de ciento catorce mil personas, y que «su número crece cada día tanto por nacimientos como por importación. Y si se alzara

un hombre de desesperado valor, exasperado por un desesperado destino, podría, con más ventajas que Catilina, encender una guerra servil [sin duda se refería a Espartaco]. Un hombre así sería terriblemente peligroso antes de que pudiera formarse una oposición contra él, y teñir con sangre nuestros ríos, con ser éstos tan anchos... Valdría, pues, la pena que el Parlamento británico... pusiera fin a este comercio anticristiano que convierte en mercancía a nuestros semejantes... Tenemos montañas en Virginia a las cuales podrían retirase en seguridad... lo mismo que en Jamaica... Me pregunto si la legislatura tolerará a unos cuantos voraces traficantes a cambio de la seguridad pública...».[34]

En 1736 expresó este mismo punto de vista, pero en privado, el coronel William Byrd, en una carta escrita en su hermosa mansión de Westgrove, cerca de Jamestown, en Virginia; era hijo del tratante londinense del mismo nombre que había importado, empleado y vendido muchos esclavos de Barbados. En su carta, dirigida al excéntrico John Perceval, que había trazado planes para proclamarse rey de los judíos y que ahora, como lord Egmont, era presidente de los síndicos de la nueva colonia de Georgia, Byrd le decía que envidiaba a Georgia por su prohibición de importar esclavos —prohibición que, por lo demás, se mantendría sólo breve tiempo—, y comentaba: «Quisiera que pudiéramos disfrutar de la misma prohibición. Aquí importan a tantos negros que me temo que esta colonia acabará siendo llamada Nueva Guinea. Me doy cuenta de las muchas malas consecuencias de multiplicar a esos etíopes entre nosotros. Hinchan la vanidad y arruinan el afán de trabajo de nuestros blancos, que al ver a tantas pobres criaturas por debajo de ellos, detestan el trabajo por temor a que les haga aparecer como esclavos. Otro efecto desgraciado de tantos negros es la necesidad de mostrarse severo. El número les vuelve insolentes y entonces las malas artes han de hacer lo que no pueden las buenas. Aquí no tenemos, sin embargo, nada parecido a la inhumanidad que se practica en las islas [de las Indias occidentales] y Dios no quiera que la tengamos nunca. Pero estos malos humores han de ser dominados con riendas fuertes o si no echarán al suelo al jinete... Las maldades privadas no son nada comparadas con el peligro público. Tenemos ya a diez mil descendientes de Ham en condiciones de manejar las armas.»[35]

En la propia Georgia se expresaron puntos de vista similares, pero algunos colonos escoceses de Darien declararon que era ofensivo «para la naturaleza humana que alguna raza humana... fuese condenada a la esclavitud a perpetuidad, y en justicia no podemos pensar sino que han sido arrojados entre nosotros para que sean nuestro azote algún día por nuestros pecados, y como a ellos les ha de ser tan querida la libertad como a nosotros, qué escenas de horror provocará». Erogue Whitfield, que pasó un tiempo en la colonia como secretario del gobernador Oglethorpe, escribió una carta abierta a las demás colonias del sur en la cual se quejaba no tanto de la trata (sobre cuya legalidad, curiosamente, decía que no se sentía capaz de deci-

dir) cuanto del hecho de que los colonos trataran a sus esclavos peor que a sus caballos.[36]

Puede comprenderse que la idea de las rebeliones de esclavos estuviera presente en todas las mentes. Durante el siglo XVIII se contaron más de una docena en Jamaica, donde esclavos huidos sostuvieron una guerra de guerrillas en las montañas selváticas. En 1708 hubo una rebelión de esclavos en Long Island, y otras en la ciudad de Nueva York en 1712 y 1733; en 1739 un grupo de esclavos de Carolina del Sur se apoderó de armas y emprendió la marcha hacia Florida, donde imaginaban, erróneamente, que hallarían la libertad.

La posición oficial en Carolina del Sur era interesante por otra razón. El consejo de esta colonia aconsejó al rey en 1733 que rechazara una petición de los mercaderes de Bristol y Londres contra un impuesto sobre la importación de esclavos, y razonó así su consejo: «La importación de negros es un tipo de comercio que ha crecido excesivamente en esta provincia, donde tantos negros se adiestran actualmente para ser artesanos, con gran desaliento de los súbditos blancos de Vuestra Majestad, que vienen aquí con el deseo de establecerse en sus diversas ocupaciones pero a menudo han de ceder el puesto a personas en esclavitud.»[37] Lewis Timothy, impresor de las Leyes de Carolina del Sur y durante un tiempo socio de Benjamin Franklin, escribía en 1738 en la *South Carolina Gazette*, de la cual era propietario, que los tratantes arruinaban la colonia al convencer a muchos dueños de plantaciones de que compraran negros, pues «podría decirse que el negro es el cebo apropiado para atrapar a un plantador de Carolina, con la misma certeza con que con buey se atrapa un tiburón. ¿Cuántos, con la idea de crédito por dieciocho meses, se han visto tentados a comprar más negros de los que pueden esperar pagar en tres años?».[38]

Varias asambleas coloniales votaron leyes que imponían tributos prohibitivos a la importación de esclavos, ante el temor de que la importación se desbocara y amenazara el orden público. En 1750, Pennsylvania impuso una tasa que se suponía sería prohibitiva. En 1757, en Virginia, Peter Fontaine, rector hugonote de Westover, escribía a su hermano Moses acerca de sus «enemigos intestinos, nuestros esclavos», pero añadía que «vivir en Virginia sin esclavos es moralmente [sic] imposible... Un trabajador corriente, blanco o negro, si tienes la suerte de encontrar a uno, cuesta un chelín o quince peniques al día... es decir, para que un tipo perezoso corte leña y acarree agua son diecinueve libras con dieciséis chelines y tres peniques al año [sic]... añade a esto [sólo] siete u ocho libras más y tienes a un esclavo para toda la vida...».[39]

En 1769 Nueva Jersey impuso también una tasa prohibitiva de quince libras por cabeza importada. En 1771, un impuesto de ocho a nueve libras acabó por un tiempo con la trata en Maryland. Carolina del Norte, que a diferencia de su vecina del sur nunca empleó a muchos esclavos, fue escenario de algunas protestas; los propietarios de tierras del condado de Rowan decidieron que «el comercio de africa-

nos es perjudicial para esta colonia, impide la población de la misma por hombres libres y dificulta que manufactureros y otros inmigrantes útiles de Europa se instalen entre nosotros, y causa un aumento anual de la balanza de comercio desfavorable para las colonias». Tres semanas después, el congreso provincial decidió que «no importaremos ningún esclavo... ni compraremos ningún esclavo... importado o traído a esta provincia por otros desde cualquier parte del mundo después del primer día del próximo noviembre».[40] Los esclavos que llegaran después de esta fecha debían reembarcarse hacia las Indias occidentales. Por la misma época, la asamblea de Rhode Island prohibió la importación de esclavos y decidió que cualquier esclavo que llegara a la colonia sería emancipado, pero la asamblea era entonces demasiado débil para impedir que los tratantes operaran desde Newport. Merece la pena subrayar que ninguna de estas prohibiciones se adoptó por razones humanitarias, sino por miedo y por motivos económicos.

Fue lento el camino hasta que obtuviera apoyo lo que llegaría a ser el principal argumento contra la esclavitud y la trata de africanos y que provocaría indignación ante la idea misma de la trata, y esto incluso en Inglaterra, Francia y Norteamérica. En otras partes, el avance fue todavía más parsimonioso, pues se limitó a declaraciones aisladas de escritores cuyas obras, por bien intencionadas que fuesen, circulaban poco. Entre ellas estaban, por ejemplo, las de dos polemistas portugueses: André João Antonil, que en *Cultura e opulencia do Brasil por suas drogas e minas*, publicado en Lisboa en 1711, pedía la mejora, pero no la abolición, de la esclavitud, y *frei* Manuel Ribeiro da Rocha, que en *Ethiope Resgatado, Empenhoado, Sustenado, Corregido, Instruido e Libertado*, publicado en Lisboa en 1758, llegó a pedir la prohibición de la trata, la sustitución del trabajo esclavo por el trabajo libre, y argumentaba que debía prepararse a todos los esclavos para la posible libertad, pues creía que la trata era ilegal «y debe ser condenada como un crimen mortal contra la caridad cristiana y la justicia común».[41] Por muy despectivos que los anglosajones se mostraran más tarde respecto a estas actitudes portuguesas, esto constituía una denuncia formulada antes que nadie, en Gran Bretaña o en Norteamérica, hubiese llegado tan lejos.

Solamente disponemos de un indicio de que en aquellos años el aspecto moral de la trata se tomara en cuenta por lo menos por algunos que la practicaban. En agosto de 1736, Antonio de Salas, gobernador español de Cartagena de Indias, escribió al rey Felipe V quejándose de que la Compañía del Mar del Sur importaba «cristianos negros» al imperio español, concretamente de la región del río Congo. El rey comprendió en seguida y contestó que «no es legal esclavizar a alguien nacido libre ni es legal que un cristiano esclavice a otro».[42] Pero ahora que los esclavos habían llegado, agregaba, estaban mejor en manos de los españoles que en las de protestantes ingleses. Parece que estos esclavos se quedaron en Cartagena y el comienzo de la guerra con Inglaterra en 1739 evitó que el rey Felipe tuviese que cambiar

de posición. De todos modos, la serie de leyes relativas a las Indias, que se reunieron tan cuidadosamente en Madrid en los años de 1680, contenían sólo breves referencias a esclavos negros.

La gran oleada de ideas y emociones conocida en Francia y entre sus seguidores como la Ilustración fue, en contraste con el Renacimiento, hostil a la esclavitud, aunque ni siquiera las inteligencias más poderosas sabían qué hacer al respecto en la práctica. El dramaturgo Marivaux, el gran Voltaire, el brillante Montesquieu, el asiduo Diderot y los colaboradores de la *Encyclopédie*, así como Jean-Jacques Rousseau, condenaron, se burlaron o denunciaron la esclavitud, pero presumían que cuanto debían hacer era expresar ideas en los cafés y que los gobiernos seguirían su opinión, incluso si ésta era sólo implícita. Ya en 1725 Marivaux escribió su obra en un acto *L'Île des esclaves*, en la cual dos altivos atenienses, náufragos en una isla habitada por esclavos huidos, cambian su lugar por el de sus propios esclavos domésticos. El tema de esta obra era que «la diferencia en la condición humana es sólo una prueba a la que nos someten los dioses». Cuando regresan a Atenas, sus atenienses se han curado de su inhumanidad. Aunque ahora la obra parece muy suave, fue un éxito, con veinte representaciones en París y una en Versalles; más tarde el británico J. M. Barrie plagió la idea para su obra teatral *The Admirable Crichton*.[43]

La gran figura de la Ilustración fue, desde luego, Voltaire, que se reía de «aquellos que se llaman a sí mismos blancos... y compran negros a bajo precio para venderlos a precio alto en las Américas». Se burlaba también de la Iglesia de Roma por haber aceptado la esclavitud. En su *Scarmentado*, de 1756, ofrece una variante del tema de Marivaux: un asombrado capitán negrero europeo ve cómo los africanos se apoderan de su barco y su tripulación, a la que esclavizan. El capitán pregunta qué derecho tienen a violar la ley de las naciones y esclavizar a hombres inocentes. Y el cabecilla de los africanos contesta: «Vosotros tenéis narices largas y nosotros, planas; vuestro cabello es lacio y el nuestro, ensortijado; vuestra piel es blanca y la nuestra, negra; en consecuencia, por las sagradas leyes de la naturaleza, debemos ser enemigos. Nos compráis en los mercados de las costas de Guinea como si fuéramos ganado, para hacernos trabajar sin descanso en labores empobrecedoras y ridículas... Cuando seamos más fuertes que vosotros, os haremos esclavos, os haremos trabajar en nuestros campos y os cortaremos las narices y las orejas.»[44] Voltaire hizo que el joven Cándido observara a un joven esclavo cuya pierna y cuyo brazo habían sido cortados como precio por el azúcar que debía enviarse a Europa. En su *Dictionnaire philosophique* de 1764 criticó también la esclavitud de manera más bien indirecta, y argumentó que «la gente que trafica con sus propios hijos es más condenable que el comprador, y este tráfico muestra nuestra superioridad».[45] No es sorprendente, a la vista de esta observación, que, al parecer, también participara en la trata y, ciertamente, que aceptara complacido que el conocido negrero de Nantes Jean-Gabriel Montaudoin ofreciera dar su nombre a uno de sus buques.[46]

Con mayor profundidad, Montesquieu, que creía en la influencia determinante del clima sobre los modales, pensaba que la esclavitud, aunque no apropiada para Europa (por lo menos entonces), podía tener una base natural en los países tropicales, donde el calor «debilita el cuerpo» y donde, por tanto, no podía esperarse que nadie trabajara a menos que temiera el castigo. A diferencia de Voltaire, a Montesquieu le interesaba el tema, como cabía esperar de quien había sido presidente del Parlamento de Burdeos, puerto de la trata. El meollo de su argumentación, en *L'Esprit des lois* era que la esclavitud resultaba tan mala para el amo como para el cautivo, pues llevaba al primero a adquirir toda clase de malos hábitos y le inducía a ser orgulloso, impaciente, duro, colérico, voluptuoso y cruel, en tanto que su condición impedía al esclavo hacer nada de modo virtuoso. Agregaba con ironía: «Si tratara de justificar nuestro derecho a hacer esclavos de los negros, esto es lo que diría: Los europeos, después de exterminar a los pueblos de las Américas, han tenido que esclavizar a los de África, con el fin de desbrozar grandes extensiones de terreno. El azúcar sería demasiado caro si no se pudieran conseguir esclavos para producirlo. Los esclavos de que hablo son negros de pies a cabeza y tienen narices tan desfiguradas que no hay manera de quejarse de ellos... No puede uno ponerse en el estado de ánimo en que Dios, que es un Ser muy prudente, asumió el colocar una alma, sobre todo una alma buena, en un cuerpo tan negro.» Y continuaba: «Los negros prefieren un collar de vidrio a uno de oro, al que las naciones cultas dan tanta importancia. Es imposible que supongamos que estas criaturas son hombres, porque si se les permitiera serlo, se deduciría la sospecha de que nosotros no somos cristianos.»[47]

En nuestro siglo puede parecernos que ni Montesquieu ni Marivaux eran muy radicales. Pero su burlona insistencia en que había que discutir sobre la esclavitud resultaba muy importante en su tiempo. Desde entonces sus comentarios influyeron a quienquiera que pensara en el tema, incluso las modestas reflexiones del gran Gibbon en el capítulo II de su *Decline and Fall of the Roman Empire* (*Decadencia y caída del Imperio romano*). Inspiraron también un apasionado ensayo, *Les chaînes de l'esclavage* (*Las cadenas de la esclavitud*) escrito en 1774 para la Academia Francesa por el joven Jean-Paul Marat, que había sido maestro en Burdeos de los hijos de Pierre-Paul Nairac, el más importante tratante de esclavos de Burdeos.

Jean-Jacques Rousseau, más radical que cualquier otro, sobre la esclavitud como sobre todo, la condenó absolutamente en su *Discours sur l'origine et les fondaments de l'inégalité* (*Discurso sobre el origen y los fundamentos de la desigualdad*), de 1755, y la describió como la manifestación final del degradante y estúpido principio de autoridad. En su *Du contrat social* de 1762 agregaba: «Mírese como se mire, el derecho de esclavizar es nulo y carente de valor, no sólo porque es ilegítimo sino también porque es absurdo y sin sentido. Las palabras "esclavitud" y "derecho" son contradictorias.»[48] Luego en el artículo sobre la trata, en el volumen publicado en 1765 de la gran

Encyclopédie de Diderot, Louis de Jaucourt, un erudito muy trabajador y modesto que parece haber sacado muchas de sus ideas de las obras del filósofo escocés George Wallace, afirmaba sin ambages: «Esta compra [de esclavos] es un comercio que viola la religión, la moral, la ley natural y todos los derechos humanos. No hay una sola de estas desgraciadas almas que no tenga el derecho de que se le declare libre, pues en verdad nunca ha perdido su libertad, y no podía perderla, pues era imposible que la perdiera, y ni su príncipe, ni su padre ni nadie tenía el derecho a disponer de ella.» La *Enciclopedia* afirmaba también, tajantemente, que si un esclavo entraba en Francia y se le bautizaba, se convertía automáticamente en libre, por un procedimiento que se basaba en un «largo uso [que ha] adquirido fuerza de ley».[49]

Estas firmes declaraciones hicieron de las ideas contra la esclavitud parte del nuevo pensamiento radical francés, y por una vez el pensamiento radical coincidió con el pensamiento católico, pues en 1741 el papa Benedicto XIV (Lambertini) repitió las prohibiciones de la esclavitud formuladas un siglo antes por el papa Urbano VIII en su bula *Immensa*. Benedicto, como sus predecesores, estaba preocupado ante todo por la esclavitud de los indios del Nuevo Mundo, pero su declaración se refería claramente también a los negros, y el nuncio en Lisboa informó más tarde que entre las causas de que le desagradaran los jesuitas en los dominios portugueses estaba la de que la Sociedad de Jesús «se dedicaba a la trata».[50] Pero Benedicto pesaba aún menos que Urbano en el ánimo de los mercaderes. Sin duda algunos tratantes pensaron que habían satisfecho su conciencia cuando bautizaron sus buques negreros *Liberté, Ça-Ira* y *Jean-Jacques* en vez de *Saint-Hilaire, Saint-François* u otros nombres de santos que se escogían en el pasado.

24. LOS MÁS FUERTES GAÑIDOS PIDIENDO LIBERTAD

> ¿Cómo es que oímos los más fuertes gañidos pidiendo libertad entre los negreros?
>
> Doctor SAMUEL JOHNSON

> Sorprende ver a hombres vender su libertad, su vida y también a sus conciudadanos como lo hacen atolondradamente esos desdichados negros. ¡Pasión! Ignorancia, ¡cuántas muertes causáis al género humano!
>
> VOLTAIRE, *Ensayo sobre las costumbres*, capítulo 197

En 1752, un príncipe de Anamabo, en la Costa de Oro, conocido como William Ansa Sessaracoa, regresó a África después de una estancia en Inglaterra. Ya antes otros africanos habían hecho visitas como la suya, pero ninguno con tanto éxito como él en la sociedad inglesa. Su padre, John Corrantee, los envió, a él y a un amigo, a aprender modales, habiéndolos encomendado a un capitán negrero que, sin embargo, los traicionó y los vendió; a su muerte, los oficiales del buque informaron a las autoridades de Jamaica de lo ocurrido, de modo que el príncipe y su compañero noble fueron llevados a Inglaterra, donde veló por ellos el conde Halifax, a la sazón presidente de la Comisión de Comercio y Plantaciones. El conde poseía una cuantiosa fortuna, heredada del abuelo de su esposa, sir Thomas Dunk, fabricante de paños, cuyos tejidos no faltaban nunca entre las mercancías de los tratantes londinenses de finales del XVIII. Una vez educados, los presentó al rey y, según el sin par escritor de cartas, Horace Walpole, «estuvieron de moda en todas las reuniones».[1] Asistieron incluso a la presentación de una de las numerosas versiones de la obra de Aphra Behn, *Oroonoko*, en Covent Garden, de la cual Walpole comentó que «el diálogo entre Oroonoko e Imoinda conmovió tanto al príncipe que tuvo que marcharse, llorando...». Esta visita aumentó la tendencia de las gentes humanitarias a ver con romanticismo al «noble negro», el príncipe injustamente esclavizado, olvidando a los esclavos que no eran de noble cuna y que sufrían tanto como lo había hecho él.

La combinación de poesía popular y de periodismo empezaba ya a influir en las imaginaciones cultas de Inglaterra y Norteamérica en lo referente a la esclavitud. A mediados del siglo varios autores criticaban la institución en la prensa. De hecho, gracias a la existencia de la prensa se propagaron estas ideas, que pronto fueron discutidas en las asambleas elegidas y las convirtió en tema de debate del entonces cuarto Estado, incluso antes de que los otros lo hicieran. La relativa libertad de expresión en Gran Bretaña explica por qué, pese a la fuerza imaginativa con que escribían los filósofos franceses, el «abolicio-

nismo» prosperó primero en los países anglosajones. Recordemos que, aunque bajo Luis XV y Luis XVI de Francia no necesariamente se censuraba la crítica de la esclavitud, cualquiera que criticara a la Iglesia y al orden establecido se arriesgaba a ser perseguido. La extensión del movimiento abolicionista se debe también, y esto es importante, a lo fácil que resultaba la correspondencia entre Norteamérica y Gran Bretaña.

Así, en 1738 el semanario inglés *Weekly Miscellany* publicó un artículo en el que se decía que era fácil imaginar los gritos que se oirían contra la «injusticia» si los africanos se apoderaban de gentes en la costa de Inglaterra. En 1740 la revista *Gentleman's Magazine* incluyó una carta de un tal *Mercatus Honestus* dirigida a «los mercaderes de Guinea» de Bristol y Liverpool, que declaraba que los hombres nacían con el derecho natural a la libertad; que sólo podían perder este derecho si despojaban a otro de su propiedad; que la pérdida de libertad de un padre o una madre no daba derecho a esclavizar al hijo; que los mercaderes en Guinea comerciaban con hombres, mujeres y niños; que estimulaban la guerra entre africanos; que los negros africanos eran más virtuosos en su país que después de haber sido llevados a América, y que era indignante el trato que dispensaban a los africanos en las Indias occidentales. La alegría de los esclavos al morir, continuaba, se debía no a la ignorancia, sino a «una natural nobleza del alma», y pedía que explicaran sus razones para dedicarse a la trata quienes en ella participaban, «entre los cuales sin duda hay hombres sensatos y buenos» añadía con una buena dosis de hipocresía inglesa.[2]

La respuesta apareció en el *London Magazine*. En ella se argumentaba que los habitantes de Guinea «sufren, tanto en su vida como en su propiedad, la más deplorable de las esclavitudes bajo los poderes arbitrarios de sus príncipes. En las varias subordinaciones todo hombre es amo absoluto de sus dependientes inmediatos. Y peor aún; todo amo de una familia es propietario de sus esposas, hijos y sirvientes y puede mandarlos a la muerte o a un mejor mercado... Esta situación va contra la naturaleza y la razón, puesto que todo ser humano tiene absoluto derecho a la libertad... sin embargo no está en nuestro poder curar el mal universal y liberar a todos los reinos del mundo del dominio de los tiranos... Lo único que puede hacerse en este caso es dar tanta libertad y felicidad como lo permitan las circunstancias y como acepten las personas, y esto se hace sin duda con la trata en Guinea, pues al comprar, o más bien, al rescatar, a los negros de sus tiranos nacionales, al trasplantarlos a las benignas influencias de la ley y el Evangelio, avanzan hacia un grado mucho mayor de dicha, aunque no a la libertad absoluta...».[3]

En su contrarréplica, que apareció en el número de diciembre del *Gentleman's Magazine*, Thomas Astley, que había dirigido una famosa colección de libros de viajes en 1745, se refirió al relato del capitán Snelgrave de un viaje a África occidental, al que nos hemos referido ya varias veces. Escribió que si los africanos se beneficiaban de la es-

clavitud en las Américas, entonces había que pedirles que tomaran la decisión de ir allí o no.

De todos modos, todavía no había controversia pública de alcance, pues, por muy influyentes que fueran, la tirada del *Gentleman's Magazine* y del *London Magazine* era limitada y ningún parlamentario había tratado aún el tema.

En 1750, como explicamos en el capítulo catorce, pese a las declaraciones de ciertos ciudadanos de Georgia en cuanto a la iniquidad de la institución, las autoridades gubernamentales de este estado decidieron permitir la esclavitud y la trata. Esta decisión alegró a muchas gentes prudentes en Inglaterra, aunque otras la criticaron, entre ellos Horace Walpole. «Nosotros, el templo de la libertad, el sostén del cristianismo protestante», escribió a su corresponsal preferido, sir Horace Mann, embajador británico en Florencia, «llevamos dos semanas [en el Parlamento] ponderando los métodos que hagan más eficaz ese horrible tráfico, la venta de negros. Nos hemos enterado de que cuarenta y seis mil de estos infelices son vendidos [anualmente] sólo en las colonias inglesas. Se le hiela a uno la sangre».[4]

Los comentarios de Walpole demuestran lo que empezaban a pensar los ingleses cultos de mediados del XVIII; sugieren que, si no se oponían a la trata, ya hablaban de ella «en términos morales», según la expresión del capitán Pery años antes. La misma impresión da un informe de 1750 de la armada británica, que insistía en que el dinero del gobierno estaría mejor gastado en enviar mejores instructores a los fuertes de la Costa de Oro, «pues los africanos son muy tratables para aprender oficios».

Podría decirse, por tanto, que la cuestión de la legalidad de la libertad ya formaba parte de los temas a debatir. Así, en 1755 se publicó el libro *A System of Moral Philosophy* (*Un sistema de filosofía moral*) de Francis Hutcheson, un protestante irlandés, profesor de Filosofía en Glasgow, muerto unos años antes, que se interesaba mayormente por definir la felicidad; fue él quien acuñó la frase, que Bentham hizo famosa, en cuanto a lo deseable de asegurar «la mayor felicidad para el mayor número» de personas. Respecto a la esclavitud, lo original de su obra se halla en la conclusión de que «todos los hombres [sin excepción] experimentan un fuerte deseo de libertad y propiedad» y que «ningún daño o crimen cometido puede transformar a un ser racional en una mercancía desprovista de todo derecho».[5] Influyó en las ideas de Hutcheson el culto conde de Shaftesbury, Anthony Cooper, «el mayor filósofo inglés», según Voltaire. En su obra *Characteristics of Men, Manners, Opinions, Times* (*Características de los hombres, costumbres, opiniones, tiempos*), publicada en 1701, figuraba una generosa descripción de la benevolencia; así lo reconoció el capitán negrero John Newton, quien halló el libro por azar en el gran puerto holandés de Middleburgo. El lector actual, sin embargo, no encontrará mucho de interés en Shaftesbury, salvo algunas frases importantes como «sentido moral», que aparecen en su *Inquiry Concerning Virtue*, (*Investigación sobre la virtud*) publicado en

1712. Cuatro años después del libro de Hutcheson, otro profesor de Glasgow que había asistido a sus conferencias, Adam Smith, escribió su *Theory of Moral Sentiments* (*Teoría de los sentimientos morales*): «No hay negro de la costa africana que no posea cierto grado de magnanimidad que el alma de su sórdido dueño es apenas capaz de concebir.» Muchos de los alumnos de Smith y Hutcheson absorbieron estos puntos de vista.[6]

Pero las afirmaciones no eran siempre tan claras. Cinco años después, el *Gentleman's Magazine* publicó un artículo quejándose de que los africanos en los alrededores de Londres «ya no se consideran esclavos... y no están más dispuestos a llevar a cabo tareas laboriosas que nuestra propia gente».[7] A fin de cuentas en el Londres de fines del XVIII había muchos «mirlos negros de Saint Giles», así llamados por el barrio cercano a la iglesia de Saint Giles. Cuando el *Gentleman's Magazine* decía que los esclavos no podían respirar en Gran Bretaña, lo que quería decir era que debía exigírseles, a ellos y a todos los negros, que se marcharan.

Otros intelectuales escoceses trataron el asunto; uno de ellos, el abogado George Wallace, que publicó su *System of the Principles of the Laws of Scotland* (*Sistema de los principios de las leyes de Escocia*) en 1761, casi parafraseó *L'Esprit des lois* de Montesquieu, quien influyó mucho en él, cuando escribió: «Debería abolirse una institución tan contraria a la naturaleza y tan inhumana como la esclavitud.»[8] Otro influyente escocés, Adam Ferguson, profesor de Filosofía en Edimburgo, alegó en su *Institutes of Moral Philosophy*, basado en los apuntes que tomaba para sus cursos y publicado en 1769, que «nadie nace esclavo, porque todo el mundo nace con sus derechos originales. [Es más], nadie puede convertirse en esclavo, porque nadie puede pasar de ser una persona a, según la expresión del Derecho romano, ser un objeto o sujeto de propiedad. La supuesta posesión del esclavo por el amo constituye, por tanto, una usurpación, y no un derecho».[9] Por cierto que, siendo capellán de la Guardia Negra, un regimiento de la infantería escocesa en el ejército británico, había asombrado a su coronel al cargar contra el enemigo en Fontenoy a la cabeza de sus hombres.

Lo que Wallace hizo por Montesquieu en Escocia, el juez sir William Blackstone lo hizo en Inglaterra; en sus *Commentaries on the Laws of England* (*Comentarios sobre las leyes de Inglaterra*), publicados en Oxford entre 1765 y 1769, expuso más directamente que Montesquieu los argumentos contra la esclavitud, aunque a la generación actual no debe escapársele que un gran francés influyó profundamente en esta declaración clásica de la naturaleza del derecho inglés. Se mofó de las tres causas para la esclavitud expresadas en el Código Justiniano, a saber, a consecuencia de la derrota en la guerra, por haberse vendido a uno mismo y por haber nacido esclavo; declaró también que el derecho inglés «aborrece y no tolerará la esclavitud en esta nación», e insistió en que «en cuanto desembarca en Inglaterra, a un esclavo o un negro lo protegen las leyes y, con respecto a todos

los derechos naturales, se convierte eo instanti en hombre libre».[10] No obstante, el impacto de esta firme declaración se debilitó considerablemente con la matización en la segunda edición pues, aun así, «es probable que el derecho del amo a su servicio [del esclavo] continúe», y, en la cuarta edición, publicada en 1770, el «probable» se cambió por «posible».[11] Puede que esto se debiera a la influencia del amigo y benefactor de Blackstone, lord Mansfield, a la sazón juez mayor de Inglaterra, hombre tolerante pero cauto, que tenía una sirvienta mulata, Dido, hija de su sobrino, el almirante sir John Lindsay, y una esclava, a la que había capturado en un buque español durante el sitio de La Habana.

La obra de Blackstone obtuvo un éxito inmediato; sus comentarios acerca de la esclavitud probablemente influyeron en Isaac Bickerstaff cuando éste escribió la muy bien acogida obra de teatro, *The Padlock* (*El candado*), puesta en escena en 1768; una canción cantada por Mungo, un esclavo, incluye la estrofa: «Querida mía, cuán terrible es mi vida / La de un perro es mejor, o sea, con techo sobre su cabeza y alimentado / De noche y de día es igual, / Mi dolor...»[12] En la misma vena, en 1766, en su *Account of Giants Lately Discovered* (*Informe sobre gigantes recién descubiertos*), Horace Walpole sugirió socarronamente que deberían esclavizar a una recién descubierta tribu de gigantes de la Patagonia y ponerlos a trabajar en una hacienda azucarera, teniendo en cuenta la experiencia de los plantadores de Norteamérica de matar de trabajo a los esclavos en cuatro años, pues para entonces ya habrían amortizado el precio que habían pagado por ellos.[13]

Sin embargo, acaso lo más importante en los años setenta del XVIII fue la clara señal de que los cuáqueros, que ya se habían pronunciado en contra de que sus correligionarios participaran en la trata, empezaban a llevar el debate contra la esclavitud más allá de su propio movimiento. Los «Amigos» todavía comerciaban con esclavos y probablemente poseían algunos, pero Anthony Benezet, descrito por Granville Sharp como un «digno y viejo cuáquero» de Filadelfia (aunque nació en San Quintín, en Francia y estudió unos años en Inglaterra), hablaba al mundo más allá del Hogar de los Amigos, tanto a Inglaterra como a Norteamérica, cuando entre 1759 y 1771 escribió varias obras, entre ellas *A Caution and Warning to Great Britain and the Colonies* (*Una advertencia y aviso a Gran Bretaña y a las colonias*) y *Some Historical Account of Guinea* (*Relato Histórico de Guinea*). Éstos y otros estudios asombraban por su uso de material extraído mucho más allá de las lecturas habituales de los cuáqueros, como por ejemplo los ya citados Montesquieu, Wallace y Hutcheson, además de relatos de primera mano de la trata en África, incluyendo los de Bosman, Barbot y Brüe. La obra de Wallace impresionó especialmente a Benezet, un hombre diminuto y feo que pasaba desapercibido, a quien también conmovieron la resolución y el entusiasmo de John Woolman; empezó a estudiar la cuestión de la trata en los años cincuenta y las decisiones tomadas por los cuáqueros de Filadelfia

obedecieron en gran parte a su poder de persuasión. Gracias a la tranquila persistencia de Benezet y Woolman los cuáqueros formaron «pequeñas asociaciones en las provincias medias de Norteamérica, con el fin de desalentar la introducción de esclavos por las personas de su entorno», incluyendo las que no fueran de la Sociedad de los Amigos. Quizá a Benezet y Woolman les impulsó el saber que, a finales de la sexta y séptima décadas del siglo, el número de esclavos importados en Filadelfia aumentó más que nunca, o acaso los esfuerzos de Benezet se alimentaron de su propia experiencia como miembro de una minoría perseguida. Su comentario predilecto de Montesquieu era que la esclavitud «no es útil ni para el amo ni para el esclavo; para el esclavo porque no puede hacer nada por principio (o virtud) y para el amo porque se le contagian toda clase de malos hábitos del esclavo y se acostumbra insensiblemente a la falta de todas las virtudes morales».

De joven, en Filadelfia, Benezet fue hombre de negocios, pero no tratante, y no empezó a militar hasta después de jubilarse, en 1766. En la segunda edición de *Caution and Warning*, publicada en 1767, citó el comentario (que luego tomaría como tema) de alguien que visitó las Indias occidentales, en el sentido de que «es asombroso que un pueblo [los ingleses], que, como nación es considerado generoso y humano... pueda vivir practicando tan extremada opresión e inhumanidad sin percatarse de lo inconsecuente de esta conducta».[14]

Cierto es que afirmaba, erróneamente, que los problemas de África se debían todos a la trata atlántica, pero como sabía Las Casas y han descubierto muchos desde entonces, la exageración constituye la esencia del éxito de la propaganda. Benezet emprendió una campaña para convertir a los cuáqueros a sus ideas, sobre todo mediante la correspondencia, pero no sólo escribió a los cuáqueros, sino también a Edmund Burke, al arzobispo de Canterbury y a John Wesley.

Alentado por Benezet, el doctor Benjamin Rush, que no era cuáquero sino presbiteriano, redactó en los años setenta unos admirables folletos que todavía se dejan leer y ayudó a fundar en Filadelfia la primera asociación dedicada al abolicionismo.

Benezet, como Aphra Behn y el casi olvidado Tomás de Mercado, debería ocupar un lugar de honor en la historia de la abolición, pues estableció un vínculo no sólo entre los escritos de los filósofos morales, como Montesquieu, y los cuáqueros, sino también entre Norteamérica y Gran Bretaña y entre los anglosajones y los franceses.

Pero de momento en Inglaterra el impulso de las influencias filantrópicas era jurídico y no religioso y es en el contexto de alguien que había leído a Blackstone —no a Benezet— como debe verse el caso del esclavo Somerset planteado en 1771 ante el juez lord Mansfield, cuya sentencia determinó, sin sensacionalismos, que no podía haber esclavos en Inglaterra. El caso supuso un hito en la historia tanto de la trata como de la esclavitud en sí, aunque no tenía que ver directamente con la trata y aunque algunos historiadores modernos han descartado su importancia por considerarlo sentimental.

Es una historia conocida, de modo que nos limitaremos a resumirla. La inició Granville Sharp, a la sazón oficinista del Estado Mayor; procedía de una familia de sacerdotes anglicanos y era nieto del arzobispo de York; constituye un buen ejemplo de los pacientes filántropos con capacidad para llevar a cabo con gran eficacia tareas aburridas, difíciles, meticulosas, capacidad que todavía hoy asombra en los británicos.

En 1765 hizo amistad con el esclavo Jonathan Strong; lo encontró en la calle, gravemente herido por su amo, David Lisle, de Barbados. Sharp y su hermano William, médico, lo curaron, tras lo cual trabajó para un apotecario, pero Lisle lo vio, por azar, y lo vendió a un plantador en Jamaica; quedaba entendido que no recibiría el pago de treinta libras hasta que Strong se encontrara en un barco, ya listo para navegar a su destino. Dos cazadores de esclavos lo capturaron y lo llevaron a una cárcel privada. Sharp consiguió que lo soltaran, alegando que lo habían detenido sin mandamiento judicial; el plantador de Jamaica demandó a Sharp y Lisle le retó a duelo; ante esto, a Sharp no le quedaba más que estudiar la ley sobre la esclavitud y le inquietó ver que las leyes inglesas poco tenían que decir al respecto.

En tiempos de la reina Isabel un tal Cartwright había traído de Rusia un esclavo, al que declararon libre porque «el aire de Inglaterra era demasiado puro para que lo respirara un esclavo», punto de vista recordado por Serjeant Davy, uno de los abogados en la causa de Somerset. Pero este fallo puede haber sido espurio y en el Londres isabelino y jacobeo se veían esclavos. Cierto que en 1672 Edward Chamberlayne escribió, en *The Present State of England* (*La situación actual de Inglaterra*): «Esclavos extranjeros en Inglaterra, no los hay, pues prevalece el cristianismo. Al esclavo extranjero traído a Inglaterra se le libera ipso facto, aunque no se lo libera del servicio ordinario.» Este libro, sin embargo, era una copia de otro del mismo título publicado en Francia, en el que se hacía la misma afirmación, igualmente falsa.

A finales del XVII hubo varias sentencias al respecto, debidas al incremento de la trata. Tanto el Tribunal Supremo como el Tribunal ordinario fallaron que los esclavos podían reclamarse en Inglaterra, pero parece que en la causa de Smith contra Brown y Cooper, vista en 1706, el juez sir John Holt determinó que «uno puede ser villano en Inglaterra, pero no esclavo» y hasta que «en cuanto un negro entra en Inglaterra, es libre». Sin embargo, su sentencia no atrajo mucha atención, y el juez Powell, uno de los jueces que presidieron la causa con él, opinaba, al contrario, que «las leyes de Inglaterra no se fijan en los negros». De todos modos, en respuesta a una petición de los plantadores de las Indias occidentales, sir Philip Yorke, fiscal del Tribunal Supremo de sir Robert Walpole, y el procurador general Charles Talbot (mecenas del poeta Thomson) revocaron el fallo en 1729, opinando que en Inglaterra un esclavo no quedaba automáticamente libre y que el bautismo no «le otorga la libertad, ni altera su condición temporal en estos reinos». Además, un amo podía obligar

legalmente «a un esclavo a regresar a las plantaciones», decisiones que Yorke confirmó veinte años más tarde, cuando era canciller, ya lord Hardwicke, en la causa de Pearne contra Lisle.

Yorke era reputado como uno de los hombres más duros que hubiesen llegado a canciller, como lo demostraba su actitud con respecto a la ejecución de los pares jacobitas y al caso de almirante Byng, cuyo escuadrón fue derrotado cerca de las costas de Menorca, por lo que fue sometido a consejo de guerra y ejecutado en su propio alcázar, una tragedia que, vista de lejos, hizo que el Candide de Voltaire regresara a Francia. Pero Talbot era un hombre ingenioso y encantador. Resulta difícil entender sus decisiones. También resultó evidente que ni siquiera el bautismo hacía libre a un hombre, a diferencia de lo que hasta entonces daban por supuesto gentes como el esclavo Olaudah Equiano, que en 1761, dos años después de ser bautizado, fue vendido en Gravesend y secuestrado por el capitán Doran en su buque el *Charming Sally*.

Así pues, en la Inglaterra de los años setenta del siglo XVIII no parecía existir una ley clara al respecto: un juez había dicho una cosa y otro lo contrario. No existía algo como el *Code Noir francés*, que explicara cómo debía tratarse a los esclavos. Pero la opinión de Yorke era tan conocida que se la consideraba una sentencia. En 1788 una investigación de la Cámara de los Comunes sobre la esclavitud en Barbados declaró que «el poder general que ejerce un amo... sobre su esclavo es más resultado de la implicación (por haber sido comprados como bien, al igual que los caballos y otros animales) que de una ley positiva que defina el poder de un amo en esta isla». En la práctica, pues, la ley del amo era «ilimitada». A la pregunta de qué protección otorgaba la ley a los esclavos en Barbados, la respuesta era: «De hecho, ninguna.»[15]

En Inglaterra también parecía haber falta de «ley positiva» sobre la esclavitud. Se trataba de un asunto importante, pues todos los esclavos negros en Londres podrían presentar demandas si se creían libres. Algunos africanos lo eran, como Francis Barber, criado del doctor Johnson, manumitido por su anterior amo, el coronel Bathurst, y el mayordomo negro de sir Joshua Reynolds; pero otros no lo eran. ¿Acaso no había tenido el rey Guillermo III, «de glorioso recuerdo», un negro favorito cuyo busto se veía aún en el palacio de Hampton Court? A menudo se hacían ventas públicas de esclavos en Bristol y Liverpool. Era ambigua la situación legal de los esclavos en el servicio doméstico de los plantadores que regresaban a Gran Bretaña, como los Hallet de Stedcombe, en las afueras del pequeño puerto negrero de Lyme Regis; sin embargo, cuando John Hallett murió en 1699 y liberó a «mi criado Virgil» es de suponer que creía estar otorgando algo real.

Los esclavos negros que había en Inglaterra habían sido traídos en su mayoría por capitanes, pero, fuera cual fuese su situación, a principios del siglo XVIII se incrementó su número y muchos eran alquilados por sus amos a propietarios de barcos o a capitanes negreros.

Granville Sharp actuó como si las opiniones del fiscal del Tribunal Supremo Yorke no tuviesen validez; fundamentó sus alegatos en la ley de hábeas corpus de 1679 e insistió en que un amo sólo tenía derechos sobre un esclavo si podía demostrar que el cautivo se había «comprometido sin coacción o coerción ilegales», voluntariamente y *por escrito*. Sin importar las costumbres en las colonias, en Inglaterra los esclavos africanos podían acogerse de inmediato a la protección del rey.

Sus alegatos triunfaron y sus contrincantes en la causa de Jonathan Strong no insistieron. Su éxito y el folleto que redactó después, *A Representation of the Injustice and Dangerous Tendency of Tolerating Slavery in England* (*Una exposición de la injusticia y la peligrosa tendencia a tolerar la esclavitud en Inglaterra*), publicado en 1769, Sharp recibió quejas de otros negros en Inglaterra secuestrados o amenazados con el secuestro.[16] Puso el asunto a prueba con la causa del esclavo Thomas Lewis, propiedad de un plantador de las Indias occidentales, que huyó en Chelsea; cuando lo volvieron a capturar y lo embarcaron en un buque a punto de zarpar hacia Jamaica, Sharp entregó al capitán una notificación de hábeas corpus. La causa se presentó ante el juez Mansfield, quien preguntó al jurado si el amo había dejado claro que el esclavo era de su propiedad; si decidían que sí, emitiría un fallo sobre si esta propiedad podía seguir en Inglaterra. El jurado decidió que el amo no había probado nada, de modo que la pregunta más importante no se resolvió y, cosa curiosa, lord Mansfield manifestó que esperaba que nunca se planteara el problema de si a los esclavos se les podía embarcar a la fuerza de vuelta a las plantaciones.

En 1772 Sharp representó al esclavo James Somerset, traído en 1769 de Jamaica a Inglaterra por su amo, Charles Stewart de Boston; escapó en 1771, fue capturado de nuevo y puesto a bordo del *Ann and Mary*, capitaneado por John Knowles que iba a venderlo en Jamaica. En esta ocasión no cabía duda sobre el derecho del amo sobre el esclavo, pero Sharp consiguió que la causa fuese vista por el Tribunal Supremo, donde, tras un juicio que duró varios meses en el que el abogado de la defensa planteó claramente los problemas esenciales, lord Mansfield decidió que no existía una definición legal en cuanto a si podía haber esclavos en Inglaterra o no. No era el más convincente de los paladines de la libertad, pues obviamente deseaba evitar pronunciarse sobre la cuestión fundamental; para empezar exhortó a las partes a llegar a un acuerdo amistoso y hasta sugirió que el Parlamento podía aprobar una ley que asegurara la propiedad de los esclavos. Sin embargo, cuando no se hizo ni lo uno ni lo otro, y tras dar largas, decidió que la esclavitud era tan «odiosa» que no había nada que la apoyara aun cuando no existiera una ley positiva al respecto, y Somerset fue liberado. Mansfield, como diría él mismo en 1779, «no hizo más que determinar que el amo no tenía derecho a obligar al esclavo a ir a un país extranjero».[17] No hizo una declaración en favor de la emancipación en Inglaterra. Pese a su sentencia, continuó

el secuestro de negros en Gran Bretaña para ser llevados de vuelta a Jamaica u otros lugares, caso de que sus amos pudieran arreglárselas.

Cierto es que el representante de las colonias norteamericanas (éstas solían tener un representante en Londres), se burló de los ingleses por manumitir a los esclavos en Gran Bretaña mientras seguían comprando más en las costas africanas. Sin embargo, la nueva sentencia hizo mella en la opinión pública y los periódicos provincianos, incluyendo el *Liverpool General Gazette* realizaron un buen seguimiento del caso.

Por supuesto, muchos negros presentes en el Tribunal Supremo, que a la sazón se hallaba en el palacio de Westminster, celebraron la «sentencia de Mansfield». Pero pocos cambios hubo en el Caribe y en África. Un joven plantador que fuera a Nevis o Jamaica en los años ochenta podría haber escrito lo mismo que John Pinney diez años antes, después de asistir por primera vez a un mercado de esclavos: «Te lo aseguro, me conmocionó la primera exhibición de carne humana puesta a la venta, pero sin duda Dios los destinó para nuestro uso y provecho; si no, su Divina Voluntad se habría manifestado con una señal o una prueba.»[18]

La causa de Somerset puso en contacto a Granville Sharp y Anthony Benezet, quienes iniciaron una correspondencia. Benezet fue a Londres en 1773 y afirmó en público que si se abolía la trata «espero que el sufrimiento de los que ya lo son [esclavos]... se mitigaría».[19] El viaje de Benezet a Londres, y el de John Woolman, que murió de viruela en York después de pronunciar un discurso ante los cuáqueros de esa ciudad, demuestra que la oposición transatlántica a la esclavitud se extendía, cosa facilitada por el origen inglés de varios de los principales cuáqueros norteamericanos. En 1774 William Dillwyn, ex alumno y amanuense de Benezet, también llegó de Norteamérica con el fin declarado de ayudar a los cuáqueros ingleses a organizar su movimiento en favor de la abolición. Aquel mismo año, inspirado por las cartas de Benezet, John Wesley publicó su *Thoughts Upon Slavery* (*Pensamientos sobre la esclavitud*) y de hecho usó profusamente las palabras de Benezet. Impulsado por sus recuerdos de Georgia, donde vivió cuarenta años antes, y por sus conversaciones con los alemanes de Moravia que allí residían, atacó con ferocidad la trata y elogió a los africanos, que se le antojaban dotados de una sensibilidad con la que los capitanes negreros no podían siquiera soñar. A esos capitanes hizo unas preguntas retóricas, a saber: «¿No sienten nunca el dolor de otros? ¿No experimentan compasión? ¿Ninguna lástima por el desdichado? ¿Acaso eran piedras o brutos al ver los ojos anegados, los pechos que subían y bajaban...?» En América —sin duda se refería a Georgia—, se veía a «madres inclinadas sobre sus hijas, humedeciéndoles los pechos desnudos con lágrimas y a hijas colgadas de sus padres, hasta que los latigazos los obligan a separarse». ¿Acaso no probaba eso la humanidad de los africanos? Según Wesley, era preferible que las Indias occidentales se hundieran «en el fondo del mar a que las cultivaran a un precio tan alto».[20]

La novedad aportada por Wesley, el gran metodista, fue su predicción en un folleto de que pronto le llegaría a Inglaterra el momento de arrepentirse; su peor pecado, insistió, era su aceptación y participación en la trata. Dada la atracción del metodismo, ya mayor que la de los cuáqueros, y la atención que despertaba todo lo escrito por Wesley, esta publicación constituyó el más serio ataque a la esclavitud y a la trata que se hubiese lanzado hasta entonces.

Al doctor Johnson le interesaba mucho la creciente controversia y dictó para Boswell una nota al respecto: «Es imposible no concebir que en su estado original los hombres no fueran iguales. Un hombre puede aceptar la vida de un enemigo que lo conquista a cambio de una servidumbre perpetua, pero dudo que pueda legar esa servidumbre a sus descendientes... El argumento se reduce... [al hecho de que] ningún hombre es por naturaleza propiedad de otro. [De modo que] el defendido es por naturaleza libre. Se ha de renunciar a los derechos de la naturaleza... antes de que puedan quitarse con justicia... Exigimos que se pruebe que el defendido haya renunciado a los derechos de la naturaleza.»[21]

Sin embargo, Boswell hablaba para la galería aún convencional cuando proclamó su «más solemne protesta contra la doctrina general [de Johnson] con respecto a la trata, porque... su concepto desfavorable se debía al prejuicio y a informaciones imperfectas o falsas... Abolir una condición que Dios, en todos los tiempos, ha sancionado... no sólo constituiría un robo a un incontable número de conciudadanos sino que constituiría una extrema crueldad hacia los salvajes africanos, a una parte de los cuales salva de la matanza o de una intolerable esclavitud en su propio país y los introduce a una vida mucho más feliz... Abolir esta trata sería», añadió con surrealista extravagancia, «como cerrar a la humanidad las puertas de la misericordia».[22]

Johnson se había opuesto siempre a la esclavitud y en una ocasión, en compañía de «unos graves ancianos en Oxford» brindó por «la próxima insurrección de los negros de las Indias occidentales», ante lo cual Boswell dijo sentirse indignado. El «violento prejuicio [de Johnson] contra nuestros colonos de las Indias occidentales y americanos», escribió, «aparecía en cuanto se presentaba la oportunidad». Johnson, el gran médico, hacia el final de su obra *Taxation No Tyranny* (*Impuestos, no tiranía*), preguntaba «¿cómo es que oímos los más fuertes gañidos pidiendo libertad [en las colonias americanas] entre los negreros?». Una vez, conversando con John Wilkes, preguntó burlonamente: «¿Dónde aprendieron el inglés Beckford [el alcalde de Londres] y Trecothick?», ambos de conocidas familias de las Indias occidentales.[23]

La riqueza de las naciones de Adam Smith, publicada en 1776, contenía una crítica diferente pero más eficaz. Si bien, curiosamente, no mencionaba la trata, reconocía que el descubrimiento de América era uno de los dos principales acontecimientos de la historia (el otro era el descubrimiento de la ruta a la India) y sí hablaba de la es-

clavitud. Siguiendo el hilo de su *Teoría de los sentimientos morales*, publicada diecisiete años antes, alegaba que la esclavitud no era sino otra limitación artificial al interés propio del individuo. Obviamente, si un hombre no tenía esperanzas de conseguir una propiedad, pensaba Smith, trabajaría mal, pues «en la experiencia de todos los tiempos y naciones... el trabajo realizado por hombres libres es más barato a fin de cuentas que el realizado por esclavos». Esta frase tuvo muchísima influencia, pero se sostenía aún menos que su afirmación de que la tez de las muchachas irlandesas era buena porque comían patatas.[24]

En 1775, por impulso de los cuáqueros, se nombró una comisión de la Cámara de los Comunes para investigar la trata. Una vez acabada la tarea, en 1776, David Hartley, diputado por Hull, hijo de un médico que, como Pope, había escrito un *Ensayo sobre los hombres*, inició un debate sobre la idea «de que la trata es contraria a las leyes de Dios y a los derechos de los hombres». Le apoyó el filántropo sir George Savile. Así pues, el tema figuró en la agenda política de Inglaterra, si bien, siendo un charlatán aburrido, obstinado, presumido, carente de encanto e ingenuo, Hartley no resultaba el paladín adecuado para una gran causa; fue él quien inspiró el comentario siguiente: «Nadie que no haya ido al Parlamento tiene una idea cabal de lo que es un pesado.»[25]

Al otro lado del Atlántico, la Revolución americana retrasó el debate. Se inició, por supuesto, como rebelión contra el pago de los gravámenes impuestos por una legislatura lejana y nada representativa. No tenía nada que ver con la esclavitud; después de todo, aún había menos esclavos en las colonias británicas continentales que en «las islas»: en 1770 constituían apenas el veintidós por ciento de toda la población de las trece colonias, mientras que en «las islas» el porcentaje era de más del noventa; además, alrededor de un ochenta por ciento de los esclavos en Norteamérica había nacido en ese continente, pues, a diferencia de lo ocurrido en el resto de las Américas, allí el crecimiento natural parecía ya el elemento determinante del tamaño de la población esclava.

Pero el lenguaje utilizado por quienes se rebelaban contra la Corona inquietaba a los cuáqueros abolicionistas. En diciembre de 1771, el semanario *Boston Gazette* publicó una carta «de un americano» al rey Jorge III, atacando la doctrina según la cual las leyes adoptadas por el Parlamento británico eran vinculantes para los norteamericanos; «decir lo contrario es decir que somos esclavos, pues la esencia de la libertad consiste en someterse únicamente a las leyes aprobadas por nosotros mismos, y estar sometidos a las leyes adoptadas por otros pueblos constituye la esencia de la esclavitud». Este lenguaje, sin duda peligroso, se repetía sin cesar. El doctor Johnson se percató de que los comentarios hechos por dirigentes como Joseph Warren, de Massachusetts o John Dickinson, de Delaware —por ejemplo, «las interminables e incontables maldiciones de la esclavitud», «mis hijos rechazan ser esclavos», el «plan británico de escla-

vitud», «esclavos tan abyectos como los que se ven en Francia y Polonia en zapatos de madera», o «recibirlos es peor que la muerte, ¡es ESCLAVITUD!»—, demostraban cómo las personas podían utilizar metáforas sin pensar, sobre todo porque tanto la familia como el suegro de Dickinson, Isaac Norris, participaban en la trata.

La rebelión empezó con una decisión tomada por la llamada Asociación, una unión de las colonias, de poner fin al intercambio comercial con la madre patria. Puesto que significaba una importante parte de este comercio, la trata fue una de las primeras que se vio afectada, a lo que se opusieron los mercaderes de Liverpool y Bristol, apoyados por el presidente de la Cámara de Comercio de Londres, el conde de Dartmouth, quien dijo que: «De ninguna manera podemos permitir que los colonos limiten o desalienten un tráfico tan provechoso para la nación.»[26] Fue el conde de Dartmouth quien propuso a John Newton para la parroquia de Olney. Cuando Newton preguntó a Richardson en quién se había inspirado para crear el protagonista sir Charles Grandison de su novela homónima, Richardson contestó que «Dartmouth, si no fuera metodista». El *Dictionary of National Biography* lo describe como «absolutamente carente de dotes administrativas», lo cual no impidió que fuese uno de los impulsores de la creación de la Universidad de Dartmouth.

En octubre de 1774, tras varias declaraciones de las asambleas de las diferentes colonias, el Congreso Continental dispuso que después del 1 de diciembre ningún esclavo sería introducido en Estados Unidos y prohibió el comercio con otras naciones que tuviera que ver con la trata. Sin embargo, salvo Georgia, cuyas autoridades eran tan ingenuas que creyeron que debían cumplirla, las colonias se pasaron por alto la disposición que, de hecho, casi no recibió atención en la prensa.

Massachusetts es un caso interesante, pues antes de la guerra, su asamblea había intentado por dos veces poner término a la importación de esclavos, con el habitual argumento de que se corría el riesgo de una rebelión de negros si había demasiados, pero el gobernador, general Thomas Gage frustró estos intentos, de modo que la colonia (*commonwealth*), entró en la guerra por la independencia sin una ley que limitara la trata. Mas el 13 de setiembre de 1776 en la nueva Cámara de Representantes se presentó una resolución que se hacía eco de los *philosophes* franceses —es probable que el autor leyera la *Encyclopédie* de Diderot—, por la cual «la venta y esclavización de la especie humana constituye una violación directa de los derechos naturales correspondientes a todos los hombres». Cualquier venta efectuada a partir de entonces sería «nula y sin valor», pero el 16 de septiembre se redactó otro borrador, con un cambio de retórica: «No se permitirá vender a los negros tomados en alta mar y traídos como prisioneros.»[27]

En realidad, la mayoría de rebeldes norteamericanos daban por supuesta la esclavitud. Así, Samuel Phillips Savage, que presidió la famosa reunión en la Vieja Iglesia del Sur, de Boston, en la que se de-

cidió que no se desembarcaría el té si lo gravaban, era asegurador de buques negreros, aunque sin duda también de otra clase de barcos. Destacados negreros o ex negreros, como Philip Livingston y Henry Laurens, nuestro constante punto de referencia, y los mercaderes de Newport y Filadelfia, apoyaron la revolución con su dinero; los encabezaba Robert Morris, el «financiero de la revolución» nacido en Liverpool que, en tanto que socio de la firma Willing & Morris, de Filadelfia, había participado en la trata en los años setenta; también era socio de Anthony Bacon, uno de los comerciantes más astutos de Liverpool que en esa misma década suministraba esclavos a las colonias británicas en nombre del gobierno, si bien antes de la Revolución americana abandonó la trata, se dedicó al hierro en Gales del Sur y pronto hizo fortuna suministrando armas de fuego al ejército británico en Norteamérica. El miembro más importante de la Junta de Comisionados Navales de los estados orientales era William Vernon, de Newport, en Rhode Island, uno de los más conocidos tratantes de esa ciudad.

Varios hombres de mar que ahora disfrutaban de su tiempo de gloria también habían participado en la trata, entre ellos Esek Hopkins, capitán negrero de Newport, que había navegado a África y Surinam para los Brown de Providence, y que en 1775 fue nombrado comandante en jefe de las fuerzas armadas de Rhode Island y más tarde de la armada del Congreso americano, cargo del que fue destituido cubierto de ignominia; el valiente John Paul Jones, capitán del famoso *Bonhomme Richard*, había sido piloto, en el río *Rappahannock*, en Virginia, de buques negreros que partían de Fredericksburg; las operaciones contra los británicos en el mar convirtieron en héroe a James de Wolf, de Bristol, en Rhode Island y así se inició una de las grandes carreras y fortunas en la trata; hasta Benjamin Franklin, el más reflexivo de los norteamericanos, se mostraba cauteloso en lo referente a la abolición: «La esclavitud es una degradación tan atroz de la naturaleza humana», dijo, «que su extirpación, si no se hace con solícito cuidado, podría en ocasiones suponer la fuente de graves males».[28] Por su parte, en estos años los cuáqueros se vieron desacreditados por negarse a apoyar la acción armada en la guerra contra los ingleses, aunque en 1776 hicieron un llamamiento a los propietarios de esclavos para que se salieran de la Sociedad de los Amigos.

Así y todo, en las discusiones que prepararon el terreno para la redacción de la Declaración de Independencia se hicieron algunas críticas a la trata y el primer borrador de Jefferson contenía una cláusula condenando a Jorge III por librar una «guerra cruel contra la mismísima naturaleza humana, violando sus derechos más sagrados a la vida y a la libertad en las personas de pueblos distantes que nunca lo ofendieron, capturándolos y llevándolos en esclavitud a otro hemisferio», afirmación tan poco ajustada a la realidad histórica como injusta, aunque el rey se entusiasmaría posteriormente con la trata. Más tarde Jefferson explicaría que esta frase se omitió «para complacer a Carolina del Sur y a Georgia, que nunca intentaron restrin-

gir la importación de esclavos y que, al contrario, deseaban seguir haciéndolo». «Nuestros hermanos del norte», añadió, «se sintieron, creo, también un poco heridos por esas censuras, pues, aunque pocos esclavos poseían, habían provisto a otros de considerables cantidades [de esclavos]». Los Artículos de la Confederación guardaron, así, silencio en cuanto a la trata.[29]

No era de sorprender, pues, que fuese el conde de Dunmore, gobernador de Virginia y leal al rey, el único comandante que manumitió a los esclavos en un intento de granjearse el apoyo de los negros; pero, aunque estos guerreros esclavos llevaban un emblema que rezaba «Libertad para los esclavos», no fueron de gran ayuda en el aspecto militar. El gobierno británico rechazó el audaz plan de Dunmore para reconquistar las colonias meridionales con un ejército negro, si bien muchos más esclavos lucharon por los británicos que por los rebeldes (es posible que los británicos evacuaran hasta cincuenta mil a Canadá o Nueva Escocia, algunos de los cuales luego regresaron a Estados Unidos). El ejército revolucionario norteamericano también hizo uso de los negros (negros libres en las batallas de Lexington y Bunker Hill), pero luego los rechazó para acabar permitiéndoles que se alistaran de nuevo. John Laurens, hijo del arrepentido Henry, trató de crear un ejército de tres mil esclavos en Carolina del Sur, aunque el Congreso no le apoyó.

Entretanto, las prósperas colonias caribeñas, encabezadas por Barbados y Jamaica, se negaron a apoyar a las colonias continentales, pues temían perder sus esclavos, cosa que supuso un alivio para Gran Bretaña, porque en 1773 Jamaica por sí sola importaba cinco veces más que las trece colonias norteamericanas juntas.

Cabe añadir otro comentario de la época, el de Edmund Burke, el filósofo y estadista, favorable a una política de conciliación con las colonias norteamericanas, pero que a la sazón era diputado por Bristol, uno de los principales puertos negreros de Gran Bretaña; para colmo, el otro diputado de esta ciudad, Henry Cruger, nacido en Norteamérica, había invertido a menudo en viajes de la trata. En el discurso que pronunció ante la Cámara de los Comunes en marzo de 1755, Burke abogó por negociar con los colonos y se opuso a la idea de castigarlos mediante la manumisión de sus esclavos, pues «resultaría bastante extraño» ofrecer la libertad a esclavos «que llegaran en un buque africano con un cargamento de trescientos negros al que se niega la entrada en los puertos de Virginia y Carolina; sería curioso ver al capitán de Guinea intentar a la vez hacer pública su proclamación de libertad y anunciar la venta de los esclavos».[30] Pero, mientras los norteamericanos luchaban por una clase de libertad, no pensaban mucho en la libertad de los esclavos.

Nada más terminar la guerra, empezaron las discusiones acerca de la esclavitud. Varios estados aceptaron no sólo la abolición de la trata sino la emancipación. Los impulsores de estos asombrosos cambios fueron de nuevo los cuáqueros, que con la paz recuperaron el respeto público; a la sazón la Sociedad de los Amigos constituía un

movimiento transatlántico y en ambos lados sus miembros se mantenían en constante contacto. Nuevos polemistas tomaron la palabra, entre ellos David Cooper, que señaló que Washington y sus amigos habían pedido a Dios que liberara a los norteamericanos de la opresión, mientras se oían «suspiros y quejidos» a consecuencia de una opresión peor.[31]

Pennsylvania abolió la esclavitud en 1780, aunque bien es cierto que la ley se refería sólo a generaciones futuras y retrasaba la libertad de los esclavos hasta que cumplieran los dieciocho años, y que la participación en la trata de este estado no se prohibió hasta 1789. Entre 1780 y 1804 Nueva York, Nueva Jersey y hasta Rhode Island adoptaron, no sin oposición, leyes similares de emancipación gradual o matizada. Canadá septentrional y meridional, que eran todavía colonias británicas y donde había pocos esclavos, los imitaron. En 1786 sólo en Georgia se podían importar legalmente. ¡Qué ironía teniendo en cuenta que era el estado que no había legalizado la esclavitud hasta 1750!

En Gran Bretaña, que contaba con más esclavos —probablemente unos ochocientos mil en las Indias occidentales— que en los nuevos Estados Unidos —acaso unos seiscientos cincuenta mil—, las gentes progresistas empezaban a pensar, no en la abolición de la esclavitud y la trata, sino en lo deseable de que la esclavitud fuese menos cruel y se reglamentara. Así, en 1780, Burke ideó un plan para que la esclavitud y la trata fuesen más humanas, así como para civilizar las costas de África, pero se retractó al ver la influencia de los intereses de las Indias occidentales en la Cámara de los Comunes. Unos años antes, y pese a la admiración que sentía por Montesquieu, había demostrado, en una carta dirigida a su amigo Harry Garnet, que la trata no le preocupaba en absoluto: «Sólo te molestaré con otro punto y es recomendarte que analices con seriedad las consecuencias que probablemente tendría cualquier proyecto de alterar los estatutos actuales de la Real Compañía Africana [la RAC]. La ley en que se sustenta fue redactada por los hombres más experimentados y después de las deliberaciones más ponderadas.» Sin embargo, algunos pensadores escoceses siguieron oponiéndose a la esclavitud; así, el historiador William Robertson, miembro de una sociedad de debates en Edimburgo a la que también pertenecían Adam Ferguson y Adam Smith, explicó en su *History of America* (*Historia de América*), publicada en 1777, que la trata era «un comercio odioso, no menos repugnante para los sentimientos humanos que para los principios de la religión».

En Francia, que a la sazón parecía menos propensa a las alteraciones sociales que Gran Bretaña, ya se expresaba una oposición más enérgica a la esclavitud. En 1769 el poeta Charles-François Saint-Lambert, en su novela *Zimeo*, creó a Wilmouth, cuáquero filántropo y curioso personaje; en 1770 Louis-Sébastien Mercier, en su *L'An 2440: Rêve s'il en fut jamais* (*El año 2440: Un sueño, como no lo ha habido nunca*), describe cómo el protagonista se despierta después de

setecientos setenta y dos años de sueño y se encuentra con un París en el que han desaparecido todas las injusticias, donde se habla griego y latín en la calle y donde se ve un «monumento singular» de mármol, con «en un magnífico pedestal, un hombre, desnuda la cabeza, con el brazo tendido, la mirada orgullosa, porte noble, imponente. En torno a él había veinte cetros destrozados. A sus pies se leía la leyenda "al vengador del Nuevo Mundo"». El libro, claro, fue proscrito.[32]

Luego, en su *Histoire philosophique et politique des Indes* (*Historia filosófica y política de las Indias*), el abate Raynal y sus colaboradores, entre ellos Diderot, volvieron a alegar que la esclavitud iba contra la naturaleza y era, por tanto, universalmente mala. Hoy día el libro resulta confuso, por muy elocuente que fuese, pero cuando se publicó, en Amsterdam, en 1770, resultó electrizante. Raynal había sido jesuita, periodista del *Mercure de France* y había frecuentado los salones de París, incluyendo el de la famosa madame Geoffrin. Aunque uno de sus biógrafos ha sugerido que había invertido en la trata, describió en términos polémicos las condiciones viles en que vivía la mayoría de africanos en el Nuevo Mundo y añadió que a las mujeres se les daban trabajos tan duros que no podían siquiera pensar en tener hijos; según él, los españoles hacían de sus esclavos compañeros de su indolencia, los portugueses los hacían instrumentos de su libertinaje, los holandeses los convertían en víctimas de su avaricia y los ingleses los trataban como seres puramente físicos, nunca con familiaridad, no les sonreían y ni siquiera les hablaban. En su opinión, los franceses, menos orgullosos y menos desdeñosos, les conferían una moralidad que les permitía olvidar lo intolerable de su condición. Los protestantes dejaban que sus cautivos se cocieran en su propio «mahometanismo» o su idolatría, a condición de que trabajaran, mientras que los católicos se creían en el deber de darles el bautismo, aunque fuese rudimentario.

Raynal consideraba necesario hacer más soportable la situación de los esclavos: debía dárseles más música, decía, para que bailaran; alentar a las mujeres a formar familias para que hubiese más mano de obra acostumbrada desde la infancia a la luz de las Américas. «Probaré que ninguna razón de Estado puede autorizar la esclavitud» alegó con orgullo. «No temeré denunciar, ante el tribunal de la razón y la justicia, a esos gobiernos que toleran esta crueldad o que ni siquiera se avergüenzan de sustentar en ella su poder.» A continuación, destrozó sistemáticamente los argumentos de todos los «verdugos de sus hermanos» que trataban de justificar la esclavitud y reservó una golpe final para quienes alegaban que la esclavización de los africanos era «el único modo de conducirlos a la beatitud eterna mediante el gran beneficio del sagrado bautismo. «¡Oh, piadoso Jesús!», continuó, «¿habrías podido predecir que Tus dulces doctrinas podrían usarse como justificación de tal horror?».

Según Raynal, la gradual abolición de la esclavitud en Europa se debía no a la religión sino a las decisiones de varios monarcas que creían con eso arruinar a sus vasallos feudales. Las Américas habían

ofrecido un nuevo e ilimitado campo para la explotación de los seres humanos y la expansión europea a América estuvo marcada desde un principio por la opresión. Desde el Renacimiento, la trata podía atribuirse a una generación de piratas de Francia y Gran Bretaña. «Quien justifique tan odioso sistema merece el silencio burlón del filósofo y que se le clave una daga en la espalda.»

En opinión de Raynal, la abolición de la esclavitud sería resultado de una revolución de esclavos encabezada por un héroe que emborracharía «a los americanos con sangre largo tiempo esperada», como casi había sucedido en una terrible rebelión esclava en la isla danesa de Saint John en 1731; desaparecería el *Code Noir* que, se suponía, regulaba el trato que habían de dispensar los amos a los esclavos en los territorios franceses, y sería sustituido por un *Code Blanc*, que sería terrible, creía Raynal, si reflejaba el derecho a la venganza.[33]

Si bien el clero de Burdeos pidió que se prohibiera la obra de Raynal por su trato de la religión, y en París el Parlamento ordenó que el verdugo público la quemara, su influencia se extendió pronto en la sociedad. Fue por haberlo leído que en 1777 un comerciante hugonote, A. Triquier, declaró abiertamente en una reunión de la Academia en Marsella: «¿Pero cómo podemos pasar por alto y en silencio los medios que hemos inventado para arruinar América, después de haberla devastado...? ¡Somos unos bárbaros!», exclamó —Raynal también había descrito a los europeos como «bárbaros»—, y añadió: «¿Queréis persuadirme de que un hombre puede ser propiedad de un soberano, un hijo, propiedad de un padre?» Después de todo, Dios era el Padre, no el amo. Por este discurso ganó un premio.[34]

Pero de momento la respuesta administrativa a los problemas planteados por los cuáqueros, los *philosophes*, Granville Sharp, unos cuantos frailes portugueses y Raynal, se limitó a trazar una línea entre lo que se refería a los imperios y lo que ocurría o se permitía en la metrópoli. En 1773, con una medida presentada como progresista, a «las gentes de color» de Brasil se les prohibió entrar en Portugal, que había abolido la esclavitud en 1750.

Parece que la última venta pública de un negro en Inglaterra se llevó a cabo en Liverpool en 1779. En 1777, una declaración real prohibió la entrada de negros en Francia, porque «se casan con europeos, infectan los burdeles, y se mezclan colores», aunque cabe dudar de que surtiese efecto, pues en 1783 una *circulaire* ministerial se quejó de que todavía se desembarcaban sirvientes negros: «A diario los confiscan y sus amos insisten que no han oído hablar de la ley de 1777.»[35]

25. SE HABÍA ARROJADO EL GUANTE

> La cosa se había puesto seria. Se había arrojado el guante y se aceptó. Los combatientes ocupaban sus puestos y se iba a reanudar la contienda en el gran teatro de la nación.
>
> THOMAS CLARKSON, *History of the Abolition of the African Slave Trade*, vol. II

La Conferencia de paz entre los nuevos Estados Unidos de América y la Gran Bretaña se reunió en París. Benjamin Franklin era el primer negociador americano. Aunque toda su vida se ocupó de negocios y pese a que en su periódico había anunciado ventas de esclavos, era un firme adversario de la trata, ya que no de la esclavitud misma, y ya en 1729 publicó un folleto de Ralph Sandiford, un cuáquero contrario a la esclavitud. El negociador inglés era David Hartley, un apagado miembro del Parlamento que había sido el primero en plantear en la Cámara de los Comunes la cuestión de la abolición. Pero entre los negociadores había dos participantes en la trata, Henry Laurens de Charleston y Richard Oswald de Londres (y de la isla de Bence). Desde que se retiró de la trata, Laurens había sido presidente del Congreso Continental. Oswald, escogido por su fortuna y por su conocimiento de las cosas de América, era un mercader con quien Laurens había comerciado a menudo en esclavos, y se le consideraba un asesor muy escuchado del primer ministro lord Shelburne, a quien le fue presentado por su paisano de Glasgow Adam Smith. Oswald se ocupó de los hijos de Laurens cuando fueron a Londres y consiguió la libertad de Laurens cuando éste fue encarcelado en la Torre de Londres, en 1781; además, había especulado en tierras en Florida oriental en sociedad con Franklin, a quien le pareció «un hombre verdaderamente bueno».[1]

La presencia de Laurens y Oswald en lados opuestos de la mesa de negociaciones de la Conferencia de París en 1783 es simbólica en la historia del siglo XVIII. Ambos eran negociantes en el Atlántico, cuya actividad no se limitaba a un solo país, y ambos tenían mucho que perder con la separación de Norteamérica de Gran Bretaña y aún más con un deficiente tratado que consagrara esta separación.

Con estos patrocinadores de la paz, no resulta sorprendente que la trata resurgiera después, como si nada hubiese sucedido. Un miembro de una gran empresa de Nantes, Chaurand Frères, que envió once barcos negreros entre 1778 y 1790, escribió en 1782: «La trata es la única rama del comercio que ofrece perspectivas de ganancias. La necesidad de esclavos que tienen las colonias es tan grande que siempre los recibirán con agrado.»[2]

La nueva caña de los mares del Sur, llamada *Otaheite*, parecía

destinada al éxito incluso en viejas plantaciones, y se hablaba ya de que las nuevas máquinas de vapor de James Watt y Matthew Boulton, fabricadas en Birmingham, simplificarían la tarea de hervir el azúcar. La trata condujo a la producción no sólo de azúcar, sino también de café. Saint-Domingue exportaba unos doce millones de toneladas anuales de estos granos tan benignos, alrededor de 1770, y en 1789 vendía ya setenta y dos millones. En Francia, el consumo de café aumentaba en proporción al interés por la libertad política.

Tampoco los hombres de negocios y los políticos ingleses albergaban duda alguna acerca de la importancia de la trata. En 1787 se informó al Comité de Comercio de que los ingleses probablemente transportaron treinta y ocho mil esclavos africanos en sólo ese año.

En Norteamérica, pese a una legislación que desaprobaba la trata, los tratantes comerciaban con esclavos con más energía que nunca. Fue la época en que Bristol, en Rhode Island, empezó a sustituir al viejo puerto de Newport, que tardó bastante en recuperarse de su ocupación durante dos años por los británicos. Varios buques negreros salieron de Boston, esos años, con destino a África y con órdenes tajantes de «cargar solamente esclavos». El coronel Thomas Handasyde Perkins, de esa ciudad, había establecido un buen negocio vendiendo esclavos en Saint-Domingue. Los mercaderes de Baltimore, como Samuel y John Smith, William Van Wyck, John Hollins, Stewart y Plunkett, estaban muy ocupados comprando y vendiendo esclavos en las Indias occidentales, además de llevar cargamentos a Charleston.

Cierto que en todas las naciones de la trata la gente había empezado a hablar de abolición, pero esto parecía limitado a sectas heterodoxas, como la de los cuáqueros en Gran Bretaña y Norteamérica, y a intelectuales en Francia. Ninguna inquietud sentían los príncipes de la trata de Madrid, Lisboa y Río de Janeiro. Pero algunos signos inquietantes había. El éxito del libro del abate Raynal era desconcertante y hasta en Nueva Inglaterra Moses Brown, de Providence, que de joven había sido miembro de la firma de la trata de Nicholas Brown, escribía desalentadoras palabras a los mercaderes Clarke y Nightingale, de la misma ciudad, al oír rumores de que pensaban dedicarse a la muy prometedora trata con Cuba: «Como albergo una respetuosa opinión de vuestra humanidad... y recordando cómo era para mí, cuando nuestra compañía se consagraba a este tráfico, que si bien las convicciones de mi conciencia eran adversas a la trata, al discutir sobre este asunto con los que eran favorables, el poseer esclavos debilitaba mis argumentos [desde entonces, los emancipó].» Indicaba que esto le manchó más que cualquier otra cosa en su vida, y terminaba preguntando: «Si sois hombres de sentimientos y con capacidad para vivir sin este comercio, ¿por qué os metéis en él contra vuestros propios sentimientos y los de vuestros amigos?»[3]

Pese a esto, Clarke y Nightingale entraron en la trata, porque, como otras firmas, creían que eran aceptables los altos riesgos, especialmente si llevaban esclavos comprados en África directamente a

Puertos negreros de América del Norte en el siglo XVIII

La Habana; la hermosa casa pintada de amarillo que Nightingale construyó en la calle Power, junto a la casa de ladrillos de John Brown, recuerda al visitante moderno su éxito financiero. John Brown, por su parte, estaba enzarzado en una agria polémica con su hermano y otros, y no era un secreto que el anónimo articulista favorable a la trata que firmaba «Un ciudadano» no era otro que este importante mercader.

Sin embargo, continuaba la preparación intelectual para la abolición. En Inglaterra, tras la pérdida de las colonias americanas, el abolicionismo se convirtió en un «medio de redimir a la nación, un acto patriótico». En 1782, por ejemplo, William Cowper publicó su poema *Charity*, inspirado por su amigo John Newton, negrero arrepentido que se hizo sacerdote y era vicario de la parroquia de Saint Mary, en el barrio londinense de Woolnoth; en este poema denunciaba al «mercader de esclavos que se enriquece con cargamentos de desesperación», y en él se leía: «¿Puedes, honrado con un nombre cristiano, / comprar lo que ha nacido de mujer y no sentir vergüenza? / ¿Puedes comerciar con la sangre de la inocencia / y argüir la necesidad como excusa por tus hechos?»

Pero Cowper, a la sazón, no era muy conocido, aunque más tarde la amplia difusión de sus obras le hizo casi tan popular como el muy renombrado James Thomson.

Cuando volvió la paz, después de 1783, el tenaz septuagenario Anthony Benezet reanudó su campaña por correspondencia, en la que consiguió algunos notables éxitos. Convenció a Benjamin West, un pintor americano de moda, presidente de la Real Academia inglesa, para que ofreciera a la reina Carlota una carta y algunos folletos sobre el tema; lo que la sólida matrona mecklenburguesa hizo con estos documentos no se sabe; sin duda se los entregó a su marido, el rey, que nunca permitió que los sentimientos interfirieran en su apoyo a la trata.

La opinión en Inglaterra y en Norteamérica se vio influida por el caso del buque negrero de Liverpool *Zong*. El capitán de éste era Luke Collingwood; el buque pertenecía a William Gregson y George Case. Gregson fue miembro del Consejo municipal de Liverpool de 1760 a 1800, alcalde en 1763 y su banco administraba la cuenta municipal; Case, su yerno, fue miembro del Consejo durante cincuenta y siete años y alcalde en 1781. Como puede verse, se trataba de dos figuras de mucho peso. En septiembre de 1781 dicho buque se hizo a la mar en Santo Tomé con cuatrocientos cuarenta y dos esclavos a bordo. El capitán se confundió y creyó que Saint-Domingue era Jamaica, desorientación que prolongó el viaje; escaseó el agua y muchos esclavos murieron o enfermaron. Collingwood reunió a los oficiales y les dijo que si los esclavos morían de muerte natural, la pérdida sería para los propietarios del buque, pero si con algún pretexto que se relacionara «con la seguridad de la tripulación, los echaban vivos al agua, la pérdida sería de los aseguradores». El primer oficial, un tal Kelsall, pensaba que «no había tanta escasez de agua

como para justificar una medida de este tipo». Pero la opinión de Collingwood prevaleció y ciento treinta y tres esclavos, la mayoría de ellos enfermos y con pocas probabilidades de vivir, fueron arrojados al mar: el 29 de noviembre cincuenta y cuatro; cuarenta y dos al día siguiente, y a pesar de que se anunciaba lluvia, que aliviaría la escasez de agua, arrojaron por la borda a veintiséis el 1 de diciembre, en tanto que diez saltaron al agua por su propia iniciativa.

Un proceso relacionado con este escándalo llegó a los tribunales en 1783, pues los aseguradores (Gilbert y demás) no estaban de acuerdo con la opinión del capitán acerca de las finanzas y se negaron a pagar a los propietarios. Éstos se querellaron contra aquéllos, reclamando treinta libras por esclavo; el tribunal dio la razón a los propietarios y el caso se apeló. Lord Mansfield, que era juez principal (lord Justice) autorizó que se volviera a juzgar el asunto señalando que «la cuestión presentada al jurado era la de si fue por necesidad [que se arrojó al mar a los esclavos] pues no tenían duda (aunque horroriza) que el caso de los esclavos era igual que si caballos hubiesen sido echados al mar por la borda». Cuando el caso se vio ante los tribunales, Collingwood ya había muerto. El abogado de los propietarios argumentó que «en cuanto a la acusación de asesinato dirigida a estas personas, no hay el menor indicio no ya de crueldad sino siquiera de incorrección». El tenaz Granville Sharp, sin embargo, trató de que se procesara «a los asesinos» ante el Tribunal del Almirantazgo, pero fracasó. El fiscal de la Corona, John Lee, deploró que «se haya pretendido apelar a la filantropía» y declaró que un dueño podía ahogar a sus esclavos sin «ni asomo de incorrección».[4] La tragedia del *Zong* indujo al pintor Turner a componer su más apasionada tela; tal vez se enteró del acontecimiento en la barbería de su padre, en Maiden Lane, cuando tenía ocho años de edad; la pintura, *Buque de esclavos*, se encuentra ahora en el museo de Bellas Artes de Boston.

Para entonces, Sharp era ya una figura respetada y como resultado de esto y de la correspondencia de Benezet, en su campaña contra la esclavitud ya contaba con el apoyo de la mayoría de los obispos ingleses. Envió copia de los legajos de su proceso al nuevo primer ministro, que lo fue por poco tiempo, el duque de Portland, y a los jefes del Almirantazgo. Sharp no obtuvo respuesta de estos personajes, pero, como de costumbre, no se dejó amilanar por este aparente contratiempo.

Casos como la matanza del *Zong* ya habían ocurrido antes, pero ahora era mucho mayor el interés por la cuestión de la esclavitud y existían métodos de protesta que podían articularlo. Thomas Day, un excéntrico racionalista, había ya compuesto un poema, *The Dying Negro* (*El negro agonizante*) que denunciaba la inconsistencia de los norteamericanos que luchaban por la libertad y al mismo tiempo mantenían la esclavitud. Ahora escribió una *Carta sobre la esclavitud de los negros*, poniendo de relieve de modo más coherente la misma contradicción.[5] El obispo de Chester, doctor Beilby Porteus, predicó ante la sociedad por la Propagación del Evangelio y les conminó a

que emanciparan a los esclavos de sus propiedades en Codrington. El obispo sabía de qué hablaba, pues era el decimoctavo hijo de un plantador de Virginia que había regresado a Inglaterra. Esta misma sociedad defendía firmemente la esclavitud; cuando Benezet le escribió pidiéndole que abandonara la esclavitud recibió esta respuesta: «Aunque la Sociedad está convencida de que vuestra intención en este asunto es perfectamente buena, os rogamos que no continuéis publicando vuestras ideas, sino que os retractéis de ellas.» Un famoso y muy polémico teólogo, el doctor George Gregory, incluyó una dura denuncia de la trata, al modo de la de Raynal, en sus *Essays Historical and Moral* (*Ensayos históricos y morales*). También él escribía basándose en su experiencia, pues había sido empleado del concejal y tratante de Liverpool A. Gore.

A partir de entonces, la campaña contra la esclavitud fue planteada en Inglaterra con creciente eficacia, por una nueva escuela de polemistas y teólogos. Los enemigos de la trata estaban en contacto entre sí y podían alardear de algunos éxitos. Así, en 1783, se presentó una propuesta de ley a la Cámara de los Comunes que prohibía a los funcionarios de la RAC que vendieran esclavos, propuesta que motivó que la siempre activa Sociedad de los Amigos (cuáqueros) sometiera una de prohibición general de la trata, presentada por sir Cecil Wray. Lord North, afable ministro del Interior (*Home Secretary*) aprobó la intención que animaba la propuesta, pero dijo que era imposible abolir la trata, pues «es necesaria a todos los países de Europa».[6] Este año, 1783, fue el último en que la empresa de maderas cuáquera de Liverpool, Rathbone e hijo proporcionó madera para la trata africana, con ocasión del tercer viaje del *Preston*, de Thomas y William Earle. Los Rathbone formaron desde entonces parte del pequeño pero activo grupo de abolicionistas de Liverpool.

Al año siguiente, 1784, por primera vez un consejo municipal, el de Bridgwater, presentó una petición a la Cámara de los Comunes en favor del fin de la trata. Por el mismo tiempo, el doctor James Ramsay publicó dos folletos en el mismo sentido: *Essay on the Conversion and Treatement of the African Slaves* (*Ensayo sobre la conversión y el trato de los esclavos africanos*) y *An Enquiry into the Effects of the Abolition of the Slave Trade* (*Investigación sobre los efectos de la abolición del comercio de esclavos*).

Ramsay, nacido cerca de Aberdeen, había sido médico de la armada; su buque se cruzó un día con un barco de esclavos en que hacía estragos una epidemia de peste. Ramsay subió a bordo, vio la terrible situación de los esclavos y decidió hacer cuanto pudiera por ellos. Una herida le obligó a buscar trabajo en tierra y se hizo sacerdote en la pequeña pero próspera isla de Saint Kitts, donde trabajaban varios miles de esclavos en la producción de azúcar. Pasó allí diecinueve años, durante los cuales se ganó el odio de los plantadores, porque en sus sermones (como un eco de los de fray Antonio de Montesinos muchísimo antes en Santo Domingo) denunciaba la esclavitud y la trata. Regresó finalmente a Inglaterra, se instaló en

Kent, en la aldea de Teston, donde poseía una propiedad su antiguo capitán de la armada, sir Charles Middleton, ahora comandante y miembro del Parlamento, que había hecho importantes innovaciones en el cultivo del lúpulo.

Los argumentos de Ramsay eran singulares, pues admiraba la disciplina de las plantaciones de caña, como las que había visto en Saint Kitts, y le agradaba la relación de amo y servidor que a menudo existía en las plantaciones. Pero creía que la esclavitud inspiraba una sociedad «en la que el poder se convierte en derecho». Su apoyo a la abolición fue importante, pues hasta entonces los más activos en la causa abolicionista, como Sharp y Benezet, no tenían ninguna experiencia personal en las Indias occidentales.

En Francia, donde no existía censura en cuestiones relacionadas con la esclavitud (aunque la había en las referentes a la iglesia), abundaban los escritos que pedían la abolición. El economista suizo Jacques Necker, despedido como ministro de Hacienda francés, en su estudio sobre las finanzas del país incluyó un acerbo juicio sobre los que «predicamos la humanidad pero todos los años vamos a encadenar a veinte mil hijos de África». De este informe se vendieron veinticuatro mil ejemplares en muy poco tiempo.[7] De todos modos, un buque de la trata, que llevaba el nombre de este ministro, fue de Nantes a África en 1789, y dos más, con igual nombre, partieron de Burdeos y Le Havre en 1790.

Benezet, ya muy viejo y casi completada su misión de formar una alianza activa de todos los enemigos de la esclavitud, todavía publicó otro folleto, *The Case of the Our Fellow Creatures, the Oppressed Africans* (*La causa de nuestros semejantes, los africanos oprimidos*), del que se imprimieron más de diez mil ejemplares. Los cuáqueros ingleses formaron un comité especial para buscar maneras de ilustrar al público sobre la realidad de la trata; los miembros de este comité eran William Dillwyn, George Harrison, Samuel Hoare, Thomas Knowles, John Lloyd y Joseph Woods, este último autor de un folleto que se hizo famoso, *Thoughts on the Slavery of Negroes* (*Pensamientos sobre la esclavitud de los negros*). Este comité distribuyó ejemplares del último folleto de Benezet a los miembros de la Cámara de los Comunes. En todas las reuniones de los cuáqueros se hablaba de la iniquidad de la trata; aprovechando el ambiente general de tolerancia que reinaba en Inglaterra, dieron conferencias sobre el tema en instituciones culturales importantes, como las universidades y escuelas de Westminster, Winchester, Harrow, Charterhouse, St. Paul y Eton.

El clima británico respecto a la trata se transformó de un modo muy especial. En 1785, el eminente teólogo doctor William Paley publicó su libro sobre Filosofía moral, basado en sus lecciones en Cambridge, que incluía una condena en términos muy severos del comercio de esclavos. Al igual que el folleto del doctor Gregory, el tono era comparable al violento del abate Raynal y no al irónico de Montesquieu. Este libro, como escribió más tarde Thomas Clarkson, «fue adoptado pronto en el sistema de educación de algunos de los cole-

gios de nuestras universidades... y llegó a muchas bibliotecas privadas del reino».[8] El mismo año, el propio Clarkson, hijo de un maestro en Wisbech, en la isla de Ely, y que era un inteligente y decidido graduado de Cambridge de veinticuatro años de edad, que se orientaba hacia la Iglesia, donde su futuro habría sido brillante, ganó un premio de su universidad por un ensayo en latín sobre el tema de si era legítimo esclavizar a personas en contra de su voluntad. El tema (*Anne liceat invitos in servitutem dare?*) había sido escogido por el vicecanciller, doctor Peter Peckard, un teólogo liberal que en un reciente sermón en la iglesia de Saint Mary afirmó que la esclavitud era un delito. Preparándose para el ensayo, Clarkson leyó el libro de Benezet sobre la historia de Guinea y también los documentos que le proporcionó un tratante conocido suyo recientemente fallecido. Para conseguir que el ensayo se publicara en inglés, Clarkson se fue a Londres, y de camino, en Wades Mill, en Hertfordshire, tuvo una revelación: «Si el contenido del ensayo era verdad, ya había llegado la hora de que alguien hiciera que terminaran esas calamidades.» Clarkson llevó el ensayo a una librería cuáquera, dirigida en Londres por James Phillips. La madre de éste, Catherine, había predicado el mensaje cuáquero en el poco receptivo territorio de Carolina, en Norteamérica, y el hijo publicó en inglés el ensayo de Clarkson con el título de *An Essay on the Slavery and Commerce of the Human Species* (*Ensayo sobre la esclavitud y el comercio con la especie humana*), y además presentó a Clarkson a muchas personas de su círculo, como el doctor Ramsay, William Dillwyn, discípulo de Benezet, y Granville Sharp, que, desde diferentes perspectivas, estaban decididas a poner término a la esclavitud. Clarkson se sorprendió al comprobar el trabajo realizado por ellos sobre una causa que ahora ya había hecho suya. Con esta reunión, convocada por un librero cuáquero, de los muy dispares miembros del movimiento abolicionista londinense, empezó en serio la campaña por la abolición del comercio de esclavos. Clarkson, decidido a «dedicarse a esta causa», abandonó incluso su idea de entrar en la Iglesia, después de hablar largamente con el doctor Ramsay, en torno a la mesa de Charles Middleton, en Kent, en el verano de 1786.[9]

En 1787 se fundó en Londres un Comité para Conseguir la Abolición de la Trata; fue una iniciativa de Clarkson y sus amigos cuáqueros. Sharp y Ramsay no estaban de acuerdo en que se insistiera en la abolición de la trata, pues querían que se pidiera también la de la esclavitud misma. Pero Clarkson, más joven y enérgico, pensaba que el fin de la trata acarrearía el de la esclavitud, y su punto de vista prevaleció. Daba por descontado que si se terminaba la trata, los plantadores mejorarían inmediatamente el trato dado a los esclavos. La abolición de la esclavitud habría amenazado la institución de la propiedad y, si se recordaba que la rebelión de Norteamérica se inició por una cuestión de impuestos, la abolición de la esclavitud podía conducir a la rebelión de las Indias occidentales británicas. Esta decisión estaba de acuerdo con el humor de la época, manifestado en lo

que en 1806 dijo a la Cámara de los Comunes Charles James Fox: «La esclavitud misma, con ser odiosa, no es tan mala como la trata.»[10] Además, se pensaba que se abriría la discusión de si el Parlamento británico podía legislar sobre la esclavitud en las colonias de las Indias occidentales, cada una de las cuales tenía su cuerpo legislativo propio, mientras que podía legislar sin duda alguna sobre el comercio. El viaje del esclavo en la trata se consideraba, y con razón, como la parte de su vida en que sufría más.

Visto retrospectivamente, nos parece que este plan tenía un punto flaco: si se aceptaba el principio de la esclavitud, la idea de comprar esclavos podía aparecer como lógica.

La formación del comité de Clarkson marcó la transición de lo que hasta entonces había sido la causa cuáquera de la abolición a un movimiento nacional y hasta internacional. El emblema de la campaña, hábilmente utilizado por el maestro ceramista Josiah Wedgwood, una inspirada idea propagandística, digna de la Iglesia romana o de un partido político moderno, consistía en la imagen de un negro de rodillas, encorvado, con este texto debajo: «¿No soy un hombre y un hermano?»

Clarkson era el hombre apropiado para inspirar este movimiento. Tenía olfato tanto para la información reveladora como para atraer los apoyos adecuados. Obtuvo así apoyos en los más diversos círculos, desde el del influyente dandy Benet Langton hasta el obispo de Chester. A través de Ramsay consiguió el de sir Charles Middleton, que era interventor de la armada y que pronto sería lord Barham. Como resultado de las declaraciones del comité, llegaron cartas de todo el país; diáconos y doctores, hombres de negocios y alcaldes, profesores de universidad, obispos, terratenientes, arcedianos y prebendarios, por no hablar de los diputados de segunda fila, como William Smith de Sudbury, manifestaron su apoyo.

En mayo de 1787 Clarkson, que contaba veintisiete años, conoció al político William Wilberforce, un año mayor que él, y por iniciativa de lord Barham y por mediación de Benet Langton, le pidió que se encargara de la dirección política del movimiento abolicionista.

Wilberforce, diputado por Hull, donde tenía una propiedad, era, como Clarkson, graduado por la Universidad de Cambridge, igual que su íntimo amigo, joven como ellos, William Pitt, que era primer ministro.

Wilberforce pertenecía a una familia de mercaderes desde hacía mucho establecida en Hull. Esta ciudad no era desconocida en la trata, pero los antepasados de Wilberforce se habían ocupado del comercio con el Báltico. Wilberforce era hombre culto y de carácter independiente, elocuente, simpático y rico. Madame de Staël lo consideraba «el conversador más ingenioso de Inglaterra». Y, cosa notable, era de temperamento profundamente religioso. Durante unas vacaciones en el continente, con el teólogo doctor Isaac Milner, profesor de Filosofía natural en Cambridge, había pasado por una conversión espiritual, gracias a la lectura de libro del inconformista Philip Dod-

dridge *On the Rise and Progress of Religion in the Soul* (*Sobre el ascenso y avance de la religión en el alma*), una de esas influyentes obras cuyo éxito desconcierta cuando ya dejan de ser populares. En 1787 Wilberforce destacaba ya en el pensamiento evangélico.

Poseía una voz agradable, que le mereció el calificativo de «el ruiseñor de la Cámara de los Comunes». Había leído ya los folletos de Ramsay, conocía al reverendo John Newton y a Hannah More, autora de obras teatrales y filántropa de Bristol, y se había interesado, aunque de modo superficial, por la cuestión de la esclavitud. Tras alguna vacilación, aceptó dirigir la vertiente parlamentaria del abolicionismo, no sin antes consultar con Pitt, el mejor cerebro que haya tenido la política británica, y que se convenció igualmente de la maldad de la trata y de la conveniencia de acabar con ella rápidamente. Clarkson creía que Wilberforce, antes de que hablara con Pitt en febrero de 1787, tenía «poco conocimiento» del asunto. La crítica conversación entre el parlamentario y el estadista, viejos amigos de Cambridge, ambos menores de treinta años, tuvo lugar «a la sombra de viejo árbol en Holwood, justo antes del abrupto descenso hacia la cañada de Keston», cerca de Croydon. Muchos paisajes serenos y pastorales ingleses habían sido financiados por el trabajo de los esclavos en las plantaciones de caña de las Indias occidentales. Y este lugar apacible iba a inspirar, a cambio, una honda transformación en esas islas.

El apoyo de Pitt a la causa necesita explicarse. ¿Se debía, como arguyó el doctor Eric Williams, a que los intereses económicos británicos se relacionaban ahora con las Indias Orientales y ya no con las occidentales? ¿Podía ser que las Indias occidentales entraran en decadencia después de la guerra de la independencia americana? Estos argumentos económicos olvidan el hecho de que en los estadistas influye tan a menudo el idealismo como la ambición. Por lo demás, las Indias occidentales no estaban en declive. En la novena década del siglo aumentaron tanto las importaciones como las exportaciones de estas islas caribeñas. El comercio africano de la Gran Bretaña estaba en su apogeo. La participación británica en la trata europea era mayor que nunca y muchos tratantes prosperaban. Las carteras de muchos destacados adversarios de la abolición contenían acciones de empresas de las Indias orientales y no de las occidentales, como era el caso de Henry Dundas, amigo muy querido de Pitt, así como del concejal Newman y de William Devyanes. Los tres formaban parte del consejo de la Compañía de las Indias Orientales, y el último de ellos era su presidente. La convicción moral fue, en verdad, el elemento determinante en el insólito capítulo de la historia parlamentaria británica que estaba a punto de comenzar.

Cuando, el 24 de mayo de 1787, Clarkson, alma de la campaña, presentó al Comité para la Abolición pruebas de lo poco provechosa que era la trata, empleó argumentos racionales: el final de la trata salvaría vidas de marineros (aspecto sobre el cual había obtenido muchos datos examinando los registros aduaneros de Liverpool); alentaría mercados más baratos para las materias primas que la in-

dustria necesitaba, abriría nuevas oportunidades para las mercancías británicas, eliminaría un despilfarrador agotamiento de capitales, e inspiraría en las colonias una fuerza de trabajo que se sostendría por sí misma y que, a su vez, con el tiempo, desearía importar más productos británicos.

Clarkson se dedicó a reunir más información y ocupó en ello el otoño de 1787. Aunque nadie creía que el gobierno, en un futuro previsible, presentara una ley aboliendo la trata, muchos miembros del Parlamento y funcionarios (gracias a la ayuda de Pitt) lo alentaban y le daban acceso a valiosos documentos oficiales, como los registros aduaneros de los principales puertos. Clarkson viajó a Bristol. Describió cómo, al llegar a la vista de la ciudad, empezó «a temblar ante la ardua tarea que había emprendido de tratar de subvertir una de las ramas del comercio de la gran ciudad que estaba delante de mí». Pero su desánimo se desvaneció y entró en las calles con «espíritu indómito».[11] Inspeccionó un buque negrero, habló con marineros y conoció a Harry Gandy, un marino retirado (y arrepentido) que había servido en un negrero; pero todos los capitanes retirados le evitaron «como si fuera un perro rabioso». Uno de los altos funcionarios del municipio le dijo que «sólo conocía a un capitán de la trata del puerto que no mereciera que lo ahorcaran». Examinó el caso del asesinato de un marinero, William Lines, por su propio capitán. Unos cuáqueros le proporcionaron pruebas de las crueldades cometidas en un negrero recién regresado a puerto, el *Brothers*, cuyo capitán había torturado a un marinero negro libre, John Dean. Escuchó el testimonio de un médico llamado Gardiner, que estaba a punto de hacerse a la mar en el *Pilgrim*. Habló con un ayudante de médico que había sido brutalmente tratado a bordo del negrero *Alfred* y obtuvo información de primera mano del terrible caso del río Calabar en 1767, del que se ha informado en el capítulo veinte. También visitó las tabernas donde se emborrachaba a los jóvenes, se les hacía contraer deudas —o ambas cosas— y luego se les inducía a servir en los buques negreros.

Clarkson viajó también a Liverpool. En contraste con su experiencia de Bristol, dos capitanes retirados de la trata, Ambrose Lace y Robert Norris, hablaron con él. Lace había mandado el *Edgar* en la matanza de Calabar veinte años antes. Habló asimismo con mercaderes de la trata. Mantuvo una tertulia en su hostería, la *King's Arms*, donde discutía con los que todavía practicaban la trata. Investigó un caso de asesinato, el del camarero Peter Green, flautista aficionado además, al que su capitán había azotado con una cuerda hasta matarlo, en el río Bonny y sin causa válida. Quisieron atacarlo en un muelle, pero su previsión al contratar a un antiguo médico naval de Bristol, Alexander Falconbridge, como ayudante y guardaespaldas, le salvó de la muerte.

Las actividades de estos abolicionistas despertaron interés en Francia. Jacques-Pierre Brissot de Warville, popular escritor a quien los asaltantes de la Bastilla entregarían las llaves de esta prisión, y Étienne Clavière, que disponía de mucho dinero producto de especu-

laciones, anunciaron su intención de organizar una sociedad similar a la inglesa, aunque esto les llevara algún tiempo. Pero el marqués de La Fayette, entonces en la cumbre de su reputación, les prestó su apoyo y sugirió que se formara inmediatamente un comité francés. Al cabo de unos meses estaba ya establecida la *Societé des Amis des Noirs* (Sociedad de Amigos de los Negros), de la cual fueron miembros los aristócratas duque de la Rochefoucauld y marqués de Condorcet, el viajero Volney, el químico Lavoisier y dos famosos sacerdotes radicales, el abate Sieyès y el padre Grégoire. El pastor suizo de Lion, Benjamin Frossard, haciéndose eco de Adam Smith, escribió un libro, *La Cause des Esclaves* (*La causa de los esclavos*), publicado en 1789, en el que sostenía que el esclavo producía menos que el trabajador libre «pese al látigo». Pero este grupo hizo poca cosa antes de que lo visitara Clarkson, cuyo viaje a París se ha explicado en el capítulo dieciséis.

A consecuencia de la agitación de Clarkson en Londres, se formó, en febrero de 1788, un comité del Consejo Privado encargado de investigar la trata. Conseguir esto fue una gran victoria. El propio Clarkson preparó las alegaciones de los abolicionistas, en colaboración con Pitt y Wilberforce. Algunos testigos declararon en favor de la trata y señalaron en detalle los beneficios que reportaba a los africanos, y alguno hasta afirmó que los buques de la trata «olían a incienso». Para asombro de Clarkson, una de las personas con las que se había entrevistado en Bristol y de la que esperaba que hablara en su favor, el capitán y tratante Robert Norris, declaró en favor de la trata, pues sin duda le habían sobornado para que cambiara de actitud. Su argumento era el mismo que se había usado durante siglos: que la trata salvaba a los africanos de una suerte peor en sus países. Otro testigo, Samuel Taylor, uno de los más importantes manufactureros de algodón de Manchester, afirmó que el valor de los productos, principalmente las telas escaqueadas de algodón y otras imitaciones de las Indias orientales, proporcionadas por su ciudad «sólo para la compra de negros», era de ciento ochenta mil libras y que este comercio empleaba a unos dieciocho mil «súbditos de Su Majestad y un capital de por lo menos trescientas mil libras». Agregó que las tres cuartas partes de su propio comercio eran productos para África y que con los beneficios obtenidos de esta manera había «criado y mantenido una familia de diez hijos».[12] Entretanto, la *Boston Gazette* comentaba prematuramente que «el comercio africano ha entrado en la Cámara de los Comunes tan de prisa como saldrá de ella», pues «para quienes han formulado un juicio completo sobre el asunto, ¿cómo podrá mantenerse el argumento en favor de la abolición del comercio de esclavos?».[13] Clarkson, por su parte, destacó los sufrimientos de las tripulaciones de los negreros, pues con su fino olfato político creía que este hecho sería lo que más impresionaría a los miembros de las Cámaras de los Comunes y de los Lores.

Simultáneamente, el Comité por la Abolición comenzó a dirigirse al «sentimiento moral general de la nación» mediante una amplia di-

fusión de los folletos y libros de Benezet, Clarkson y Ramsay y de un estudio de la trata por el reverendo John Newton, así como de los poemas sobre el comercio de esclavos de Hannah Moore y sobre las lamentaciones de los negros por Cowper. Se fundaron comités abolicionistas locales, se reclutaron innumerables personas de nobles ideales y se llevaron a cabo notables viajes de investigación. Se trataba de la primera campaña pública a gran escala en cualquier país en favor de una causa filantrópica. El hecho de que coincidiera con el centenario de la llamada Revolución Gloriosa le daba un sentido de oportunidad nada despreciable.

Se propuso que se fundara una nueva colonia africana que acogiera a algunos de los esclavos emancipados que se veían en Londres y cuya existencia preocupaba, pues los plantadores de las Indias occidentales no querían aceptarlos, creyendo que su presencia estimularía las rebeliones. Se probó mandarlos a Nueva Escocia, pero los esclavos que fueron enviados allí porque habían luchado al lado de los británicos en la guerra de independencia norteamericana detestaban el clima. Un botánico, el doctor Henry Smeathman, que había pasado tres años en las islas del estuario del río Sierra Leona, como huésped de Richard Oswald y sus socios, sugirió que aquellos ríos, «con su extraordinaria temperatura y salubridad del clima», eran un lugar ideal para una colonia de esclavos liberados. Un año antes, con curiosa incongruencia, había dictaminado que el lugar era insalubre para una colonia penal, pues en ella los condenados morirían, afirmó, a una tasa de un centenar al mes.

La discrepancia entre estas opiniones no desanimó a Granville Sharp, el más entusiasta de los propugnadores de esta colonia, pues esperaba fundar en ella una sociedad libre de los maleficios de la economía monetaria. El gobierno accedió a apoyar la idea. En 1787, cuando Clarkson iniciaba su campaña, se comenzó la propaganda para el «plan de Sierra Leona»; el gobierno ofreció doce libras por cada africano para los gastos de transporte, se fletó un buque y se encargó a la corbeta de guerra *Nautilus* que escoltara la expedición; el 8 de abril los primeros doscientos noventa negros y cuarenta y una negras, con setenta mujeres blancas, entre ellas sesenta prostitutas de Londres (mujeres «de las más bajas y de mala salud y mal carácter») se hicieron a la vela hacia Sierra Leona, al mando del capitán Thomas Boulden Thompson, de la armada real, que más tarde lucharía en el Nilo y en Copenhague, donde perdió una pierna, recibió un título y fue ascendido a intendente de la armada. Se compró una franja de dieciséis kilómetros por treinta y dos de «un hermoso terreno de montañas cubierto de árboles de todas clases», según palabras de Sharp, entre los ríos de la trata Shebro y Sierra Leona; compra realizada al jefe local de la costa de Bulom, un temne al que los ingleses llamaban Tom, y se pagó con mercancías valoradas en unas sesenta libras. Allí, esperaba el idealista Sharp, se establecería una colonia «libre», donde la base de todas las normas sería «el antiguo compromiso de honor inglés», un sistema legal por el cual cada

miembro de una comunidad acepta ser responsable de lo que hagan, en bien o en mal, los demás. No habría nadie tan imperial como un gobernador, sino que se elegiría en votación libre a los gobernantes.

Adam Smith había insistido en que los hombres libres trabajarían mejor que los esclavos. Pero los hechos lo desmintieron, porque el paludismo, la bebida, la vagancia, la guerra con los africanos locales y, sobre todo, la lluvia destruyeron esta empresa de tan altas ambiciones. Durante el primer año murieron la mitad de los colonos. Pese al compromiso de la palabra dada, muchos desertaron y, cosa aún peor, algunos trabajaron para los tratantes de la región. La agricultura no floreció. Desde Londres Sharp escribió a los colonos: «No podía imaginar que hombres bien conocedores de la maldad del comercio de esclavos, y que ellos mismos lo habían sufrido (o cuando menos muchos de ellos) bajo el yugo de la sumisión a los dueños de esclavos... se volvieran tan depravados que se prestaran a ser instrumentos para fomentar y extender la misma detestable opresión sobre otros hermanos.»[14] Hasta Henry Demane, uno de los africanos rescatado de la esclavitud por Sharp que envió un amparo judicial al buque en que ya navegaba de Portsmouth a Jamaica, se convirtió en tratante.

Las cosas empeorarían. Voltaire y no Burke se habría considerado justificado. Alentado por tratantes que se resentían por la nueva colonia, el sucesor del rey Tom, el rey Jemmy, dio a los colonos tres días para abandonar su ciudad y luego incendió su palacio, en represalia porque un capitán negrero americano había secuestrado a algunos temnes. Los colonos huyeron y se establecieron en una nueva ciudad de Granville. Se fundó una Compañía de Sierra Leona, cuyos directores eran destacados abolicionistas, como Henry Thornton y Wilberforce, el capitán sir George Young y Clarkson, además de Sharp. Más de un millar de los negros que habían sido trasladados a Nueva Escocia después de la guerra americana se fueron a Sierra Leona en 1792, con un centenar de blancos y bajo la dirección del teniente John Clarkson, hermano del filántropo.

Sierra Leona dejó de ser una «provincia de la libertad» y se convirtió en una colonia con un gobernador, aunque fuese nombrado por el comité de Sharp. Desde luego, la personalidad de este funcionario era decisiva. El primero fue William Dawes, que había sido un subalterno de la infantería de Marina en Botany Bay, cosa que sugería unas previsiones más bien sombrías para los que, todavía inspirados por Granville Sharp, constituían la libre sociedad del compromiso de honor. Pero las cosas mejoraron cuando en 1794 tomó el mando Zachary Macaulay, hijo de un pastor protestante, contable en su juventud y luego administrador de una plantación en Jamaica, hombre pomposo pero humano y eficiente. Se complacía en la colonia, a la que describió como «un Montpellier más agradable». En Jamaica se había despertado su simpatía por los esclavos y sus sufrimientos y tras su regreso por el Atlántico, sin concederse un momento de descanso ni humor, dedicó el resto de su vida a tratar de mejorar la exis-

tencia de los esclavos. Pero en Sierra Leona seguían surgiendo dificultades; en 1794 una flotilla francesa, guiada por un tratante de Nueva York, el capitán Newell, bombardeó y luego saqueó la ciudad de Freetown, a pesar de la protesta de Macaulay de que se trataba de una colonia humanitaria, a lo que le contestaron: *Citoyen, cela peut bien être, mais encore vous êtes anglais* («Puede ser que así sea, pero de todos modos sois inglés, ciudadano»).[15]

Macaulay fue un gobernador eficaz. Reconstruyó la ciudad después del ataque francés y se rodeó de personas interesantes, como el botánico sueco Adam Afzelius, el misionero Jacob Grigg, que fue a África para convertir a los paganos al cristianismo pero murió siendo tratante, y John Tilley, que dirigía una factoría de esclavos cercana, pero que trabajó con Macaulay como buen patriota en tiempos de guerra. Se estableció un jardín botánico, por iniciativa de sir Joseph Banks, en colaboración con el director del recién fundado en Kew Gardens de Londres.

En cuanto Macaulay se marchó, en 1799, la activa comunidad que había construido declinó. En 1800 la colonia se salvó del caos gracias a la llegada de un contingente de quinientos cincuenta negros jamaicanos, o *maroons,* cuyos antepasados se habían ido a las montañas cuando los británicos conquistaron la isla en 1655, y cuya independencia había sido reconocida de modo tácito por los gobernadores británicos a condición de que devolvieran los esclavos fugitivos que se refugiaran entre ellos.

En 1808 Sierra Leona se convirtió en una colonia formal de la corona. El reverendo Sydney Smith diría después que esta colonia tuvo siempre dos gobernadores: uno que acababa de llegar y otro que acababa de regresar, pues la tasa de mortalidad era notable.

El mismo año, 1787, en que Clarkson conoció a Pitt y Wilberforce en Inglaterra, se firmó y luego se adoptó la nueva constitución de Estados Unidos, que contenía curiosas circunlocuciones sobre la esclavitud y sobre la trata.

Este famoso documento aplazó por veinte años la discusión en la nueva república del principio del comercio de esclavos. En el apartado noveno de su artículo primero establecía que «la inmigración o importación de personas que crean propio admitir los Estados ahora existentes no podrá ser prohibida por el Congreso antes del año 1808, pero podrá fijarse una tasa o impuesto a tal importación, no mayor de diez dólares por cada persona». Esto, desde luego, iba a aplicarse lo mismo a esclavos que a inmigrantes.

La redacción de este artículo significaba, por una parte, que la trata recibía un permiso federal de veinte años, pero por otro lado significaba que la cuestión debería discutirse. Muchos de los que apoyaron este compromiso, como James Iredell, autor de las famosas cartas en favor de la Constitución, hablaron de la trata como de algo «que ha continuado demasiado tiempo para el honor y la huma-

nidad de quienes participan» en ella. Hay que decir que Iredell era sobrino, nacido en Inglaterra, de un mercader de Bristol. James Wilson, un delegado de Pennsylvania, de origen escocés y uno de los miembros más influyentes de la Convención Constitucional, señaló que la citada cláusula permitiría al Congreso de Estados Unidos prohibir la trata después de 1808. En una carta privada a Madison, George Lee Turberville, plantador de Virginia y amigo de Washington, se refería a la trata como «otra gran maldad», mientras que Luther Martin de Baltimore creía absurdo que Estados Unidos permitiera a unos estados continuar «la única rama del comercio que es injustificable por su naturaleza y contraria a los derechos de la humanidad».[16]

Se llegó al compromiso sobre la esclavitud porque los delegados en su conjunto, y especialmente los más destacados, estaban de acuerdo con Roger Sherman, de Connecticut, hombre de gran experiencia, en su simple observación de que «es mejor dejar que los estados del sur importen esclavos que separarse de estos estados». Otro delegado de Connecticut, Oliver Ellsworth, futuro presidente de la Corte Suprema, afirmaba que «la moralidad y sensatez [de la trata] son consideraciones que pertenecen a los estados mismos», que cada estado importara lo que quisiera. Los delegados de Carolina del Sur y Georgia habían dejado claro, antes, que «de otro modo acaso no habrían estado de acuerdo con la nueva constitución».[17]

Además, había quedado claro en el «comité especial» compuesto por un miembro de cada uno de los trece estados, que «los estados del norte estaban dispuestos a reconocer a los del sur por lo menos una libertad temporal para continuar el comercio de esclavos, a condición de que a su vez no pusieran ninguna restricción a las leyes sobre navegación». Por otra parte, los estados interesados en la continuación de la trata estaban unidos, mientras que los amigos de la libertad estaban desunidos y a la sazón no les animaba «un espíritu antiesclavista fuerte y decidido, con objetivos claros», mientras que los delegados de Maryland, Virginia y Carolina del Norte, así como los de Carolina del Sur y Georgia se oponían claramente a cualquier incursión de sentimientos filantrópicos en la cuestión constitucional de la trata, y ello aunque Virginia y Maryland hubiesen cerrado sus puertos a los esclavos africanos en 1778 y 1783 respectivamente, y lo mismo hicieran Carolina del Norte en 1786 y Carolina del Sur, de modo experimental, en 1787.

Hubo críticas fuera del mundillo político en que se había llegado a este compromiso. Samuel Bryan de Filadelfia escribió en el periódico cuáquero *Independent Gazetteer* de Filadelfia, bajo el seudónimo de «Sentinela» que «las palabras oscuras y ambiguas [de la Constitución]... han sido evidentemente escogidas para ocultar a Europa que en esta ilustrada nación la práctica de la esclavitud tiene sus defensores entre personas en alta posición».[18] En *The Federalist*, James Madison, de Virginia, replicó en términos más cautelosos que hasta entonces, que «debería considerarse un gran avance en favor de la humanidad que un período de veinte años pueda poner término para

siempre, dentro de esos estados, a un comercio que por tanto tiempo y con tanta energía se ha echado en cara a la barbarie de la política moderna». Agregaba, con ecuanimidad: «¡qué felicidad sería para los desgraciados africanos que tuvieran delante de sí una perspectiva igual de ser redimidos de la opresión de los europeos!».[19]

Hubo mucha oposición esporádica a esta cláusula de la constitución. Por ejemplo, el general Thompson, de Massachusetts, preguntaba: «¿podrá decirse que después de haber establecido nuestra propia independencia y libertad, hacemos a otros esclavos?». George Mason, plantador de Virginia y dueño de esclavos, se enzarzó en una disputa con Madison en que se declaró opuesto a que se permitiera entrar en la unión a los estados del sur a menos que aceptaran dejar de comerciar con esclavos. Pero hubo también oposición de otro tipo: «Los negros eran nuestra riqueza, nuestro recurso natural, ¡pero nuestros propios amigos del norte estaban decididos a atar nuestras manos y a quitarnos lo que teníamos!», exclamaba Rawlins Lowndes, de Carolina del Sur y originario de Saint Kitts, que se había opuesto a la independencia y que ahora se oponía abiertamente a una constitución federal.[20]

Otros dos artículos de la Constitución que mencionaban la esclavitud eran también producto de sendos compromisos: primero la peculiar cláusula de los «tres quintos» (párrafo tres del apartado dos del artículo uno) de acuerdo con la cual los miembros de la Cámara de Representantes (diputados) debían elegirse en proporción a la población de sus estados, tomando en cuenta los tres quintos de los esclavos que hubiera en ellos. Luego estaba la cláusula del «esclavo huido». Pero fue el artículo sobre el comercio de esclavos el que atrajo más la atención.

La Constitución no decía que hubiera estados que no pudieran abolir la trata o la esclavitud antes de 1808, y varios lo hicieron, a su manera. Nueva Jersey abolió la esclavitud e incluso fijó un impuesto sobre los esclavos que hubieran sido llevados al estado desde 1776. Moses Brown, Samuel Hopkins y los cuáqueros de Rhode Island dirigieron una petición a los legisladores de este estado para que acabaran con la trata, y se llevaron la sorpresa de que se aprobara una ley que prohibía a los residentes del estado toda participación en ella. En 1788, como resultado de más presiones de los cuáqueros, la administración de Massachusetts también aprobó una ley «para impedir el comercio de esclavos», cuyo preámbulo denunciaba «la avidez de ganancias» de quienes participaban en el «ilegítimo comercio».

Connecticut abolió la trata en 1788 a iniciativa del teólogo Jonathan Edwards hijo, pastor de la iglesia de White Haven, aliada de los abolicionistas de la vecina Rhode Island; era necesario porque la prohibición no hubiese tenido ninguna posibilidad en Rhode Island de no haberla en el estado contiguo, pues los tratantes de Bristol y Providence habrían llevado allí su negocio. Nueva York abolió la trata también en 1788. Incluso Virginia declaró que quedarían libres los esclavos importados ilegalmente. Delaware prohibió la esclavitud afri-

cana e impuso una multa de quinientas libras por cada esclavo importado. Pennsylvania hizo lo mismo, doblando el importe de la multa.

Nadie creía que sería fácil aplicar estas prohibiciones. Había poca relación entre las legislaciones federal y estatal, lo que complicaba la cuestión con problemas de jurisdicción. En un debate en Charleston sobre la importación de esclavos a Carolina del Sur, en 1785, surgió el tipo de resistencia a la idea misma de la abolición que se aplicaría en el ámbito local: John Rutledge, el político más capaz de Carolina del Sur y posteriormente presidente de la Corte Suprema del estado, proclamó inequívocamente que «desde hace muchos años soy de la opinión de que los negros eran la razón del aumento de nuestra riqueza, pero ¿cuántos esclavos han sido importados desde la paz?».[21] El general Charles Pinckney, ayudante de Washington, futuro embajador en Francia y candidato federalista sin éxito en 1804 y 1808, pensaba que «este país no puede ser cultivado por hombres blancos... Los negros son para este país lo que las materias primas son en otros países... Ningún plantador puede cultivar su tierra sin esclavos».[22] Hay que decir que Pinckney poseía importantes plantaciones en Belmont, en Virginia, y Charleston.

De no haber sido por las destrucciones causadas por la guerra y por la urgente demanda de esclavos en el sur, habría sido posible poner fuera de la ley la trata en 1787 y la historia de Estados Unidos hubiese sido diferente. Pero tres estados (Carolina del Norte, Carolina del Sur y Georgia) siguieron considerando legal la trata y los tratantes del norte siguieron prestándoles servicio. Así comenzó lo que W. E. B. Dubois, el más importante historiador de la abolición en Estados Unidos, describió como «este sistema de regateo, intercambio de favores y compromiso con una monstruosidad moral, política y económica, que hace tan ignominiosa, para un gran pueblo, la historia de nuestra relación con la esclavitud en la primera mitad del siglo».[23]

Los dirigentes de los estados que habían abolido la trata esperaban que los fiscales, los funcionarios de aduana e incluso los ciudadanos acusarían a quienes quebrantaran la ley. Nada de esto ocurrió hasta que, en mayo de 1789, el ciudadano William Rotch, un ballenero miembro de la Sociedad por la Abolición de Providence, en Rhode Island, acusó a los propietarios del bergantín *Hope* (John Stanton, Caleb Gardner, el «héroe revolucionario» que había conducido la flota francesa a Newport en 1780, y Nathaniel Briggs) de haber salido de Boston llevando ciento dieciséis esclavos africanos a Martinica. En la vista de la causa, los acusados alegaron que no se les podía juzgar porque no eran ciudadanos de Massachusetts, pero finalmente venció la acusación; mas la vista había durado tanto y el castigo fue tan leve que a cuantos intervinieron en el asunto les pareció una victoria pírrica.

La Sociedad por la Abolición, de Filadelfia, formada antes de la guerra de la independencia, había crecido; Benjamin Franklin era su presidente y una diversidad de gentes, además de cuáqueros, figura-

ba en su comité, entre ellas Benjamin Rush, fundador de las ciencias médicas en Estados Unidos y médico en jefe del ejército continental durante la guerra con Gran Bretaña; Benezet le había convencido de la necesidad de la abolición y como resultado el médico publicó ya antes de la independencia dos folletos sobre el tema. Moses Brown fundó en Providence una sociedad abolicionista. Todas estas sociedades fueron objeto de ataques por parte de quienes tenían intereses en la trata, desde periódicos como el *Providence Gazette,* muy influido por John Brown, hermano de Moses y jefe de la firma Nicholas Brown; entretanto, Moses Brown se interesaba por otras actividades, como financiar en 1789 a Samuel Slater, que había trabajado con Jedediah Strutt, socio del gran Arkwright, para instalar un molino de agua para fabricar tejidos de algodón, decisión que puede considerarse como el inicio de la revolución industrial en Rhode Island.

No había signo alguno de que estas ideas humanitarias hallaran eco en Portugal o España y en sus imperios. El gobierno español, como siempre ávido de ingresos, albergaba todavía la idea de las compañías de monopolio y dio un contrato exclusivo para explotar las islas de Fernando Poo y Annobón a una nueva Compañía de las Filipinas, compuesta sobre todo por gentes que habían sido anteriormente socios de la Compañía de Caracas. Estas islas las había comprado España a Portugal en 1778, con el fin de comerciar desde ellas con esclavos. En 1786 se concedió a esa misma compañía el derecho a importar esclavos a la región del Río de la Plata (los actuales Argentina, Uruguay y Paraguay), Chile y Perú. Pero los españoles no colonizaron sus nuevas islas y la compañía obtenía la mayoría de sus esclavos de empresas británicas. Su agente en Londres llegó a un arreglo con los importantes constructores de buques de Liverpool Baker y Dawson, convertidos en tratantes de esclavos, para importar de cinco a seis mil esclavos al año a ciento cincuenta dólares cada uno. Peter Baker, el más importante constructor de barcos para la armada, se inició en la trata en 1773, y su hija Margaret se casó con James Dawson, que fue capitán de algunos de los buques negreros de su padre, entre ellos el *True Briton*, que llevó a más de quinientos esclavos de África a Jamaica en 1776, a pesar de una insurrección y del comienzo de la guerra en Norteamérica.

En 1788 debía volver a negociarse el contrato con Baker y Dawson, y éstos ofrecieron introducir en Cuba tres mil esclavos al año, pero sus condiciones no resultaron satisfactorias para los españoles. El 15 de febrero de 1789, el gobierno de Madrid, desconcertado por el nuevo ambiente en Londres —e incluso en Norteamérica—, y decepcionado con las compañías de monopolio, permitió que se llevaran a Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico y Venezuela tantos esclavos como los plantadores quisieran, durante los dos años siguientes. Los esclavos debían desembarcar en puertos fijados de antemano, para que fuera posible cobrar los impuestos por su importación, una tercera parte debían ser mujeres, y si bien había un subsidio del gobierno de cuatro pesos por esclavo desembarcado, se imponía una tasa

de dos pesos para los esclavos destinados al trabajo doméstico. Se limitaba a veinticuatro horas la estancia de capitanes extranjeros en puertos españoles, sus buques debían ser de menos de trescientas toneladas y no se les permitía desembarcar en ciertos puntos, como Santiago de Cuba, donde la Corona temía que fuera fácil eludir la atención de los funcionarios. Estas decisiones se extendieron en 1791 al virreinato de Nueva Granada y en 1795 al resto de los territorios imperiales españoles, incluyendo Perú y Río de la Plata.

La liberalización de la ley llegó demasiado tarde para algunos centros de la trata, como Cartagena de Indias, puerto que de 1791 a 1794 sólo importó legalmente a doscientos sesenta y dos esclavos; incluso si la cifra real fue mayor, teniendo en cuenta el contrabando, la vieja trata en América del Sur estaba en decadencia, por causas que nada tenían que ver con el abolicionismo anglosajón. Y es que para entonces, tanto en Nueva España (México) como en Nueva Granada (Colombia), la población indígena y mestiza crecía rápidamente y con ello disminuía la necesidad de esclavos africanos. Los tratantes de Cuba aprovecharon la oportunidad, ya que en un solo año cuatro mil esclavos se importaron a la isla, la mitad de ellos por Baker y Dawson, gracias a la habilidad vendedora de su agente en La Habana, Philip Allwood. Además, los grandes terratenientes del territorio que después de independizarse sería Venezuela, los «amos del valle», como los llamó Herrera Duque en el título de su excelente novela, se alegraron igualmente, pues siempre detestaron las restricciones impuestas por las viejas leyes a las importaciones de esclavos para sus grandes plantaciones de cacao en el valle de Caracas y también fueron destacados clientes de Baker y Dawson.

La llegada a Inglaterra, en 1787, de cinco plantadores y mercaderes del imperio español aportó nuevos negocios a los tratantes británicos. Entre los visitantes estaba el conde de Jaruco, de Cuba, que quería comprar equipos modernos para producir azúcar y que deseaba también estudiar cómo administraban los ingleses sus refinerías de azúcar y su comercio de esclavos. Sin duda Jaruco y sus colegas descubrieron que la mayoría de los plantadores de caña británicos vivían lejos de sus propiedades. Los cubanos se llevaron también la máquina de vapor que por primera vez se empleó en las plantaciones de caña de Jaruco.

William Walton, cónsul honorario de España en Liverpool, dijo a lord Hawkesbury, hábil presidente de la Comisión de Comercio y Plantaciones, que era asimismo plantador en las Indias occidentales, que estos visitantes «habían ido a Manchester para examinar las mercancías que solían venderse a los mercaderes ingleses en África, y sus precios, pues habían estado en Liverpool para visitar la ciudad y los buques empleados en el comercio de esclavos... cuántos tripulantes llevaba cada buque... la lista de cargamentos necesarios para comprar esclavos en diferentes lugares de la costa... qué mercancías podían obtener en España y cuáles debían comprarse en Inglaterra, y qué mercancías procedían de las Indias orientales, y si la trata había

sido provechosa para la ciudad de Liverpool en su conjunto... Quisieron saber igualmente si no se podría convencer a capitanes y médicos con experiencia en el comercio de esclavos, ofreciéndoles grandes ventajas, para que fueran a Cádiz a comprar allí el cargamento, tomar el mando de sus buques y la administración de sus esclavos... Me dijeron que la corte de España se proponía tener su propio comercio de esclavos».[24]

Los españoles se inquietaron al oír hablar de la campaña para terminar con la trata británica, de la que tanto dependía su imperio. Comprendieron que, tarde o temprano, deberían arreglárselas sin los cargamentos de esclavos enviados por los tratantes de Liverpool. Regresaron dispuestos a fundar en Cuba sociedades ilustradas, como la Sociedad Económica de Amigos del País, una especie de club interesado en propagar ideas liberales sin riesgo de trastornos políticos o sociales; fundaron también el primer periódico cubano, *El Papel Periódico*, e inspiraron una comisión de desarrollo que llamaron Junta de Fomento. Indujeron a que se fundaran escuelas y se interesaron por las innovaciones tecnológicas. Jaruco y sus amigos no vieron, sin embargo, ninguna razón para abandonar la trata ni la esclavitud simplemente porque los británicos sufrían lo que les parecía un transitorio ataque de mala conciencia. Querían conseguir en Cuba la riqueza de Jamaica o Saint-Domingue, de preferencia a una escala aún mayor, puesto que su territorio era mucho mayor. Estaban dispuestos a todo para conseguir los esclavos que consideraban necesarios para alcanzar este objetivo.

El gobierno ilustrado de Carlos III deseaba hacer lo posible para apoyar estos planes y por ello promulgó un nuevo código sobre la esclavitud: el Código Negro Español, basado en gran parte en precedentes sacados de leyes de Indias anteriores, especialmente el Código Carolino de 1785 y el *Code Noir* francés de 1685. Contenía varias disposiciones benévolas: los dueños estaban obligados a instruir a sus esclavos en la religión católica y no sólo a bautizarlos y dejar lo demás al azar; debían alimentarlos de acuerdo con normas fijadas por un «protector de esclavos» designado por las autoridades; si maltrataba a sus esclavos, el dueño podía tener que pagar multas e incluso se arriesgaba a que se los confiscaran. En un año habría solamente doscientos setenta días laborables, con los demás de asueto y fiestas de guardar. Pero en los días laborables podía obligarse a los esclavos a trabajar de sol a sol, a menos que tuvieran menos de diecisiete años o más de sesenta. Todavía podía castigarse al esclavo recalcitrante con veinticinco latigazos o poniéndolo en un cepo y encadenándolo. Mas estas disposiciones se respetaron muy poco. Las leyes españolas, incluso bajo Carlos III, eran más una indicación de lo que los funcionarios inteligentes de Madrid esperaban que se hiciera que el reflejo de lo que sucedía realmente en las colonias.

Mientras los liberales cubanos estaban en Inglaterra estudiando cómo aumentar la trata y la esclavitud, William Pitt, primer ministro del país que visitaban, convertía la abolición de la trata británica —y

de momento no la de la esclavitud misma— en una cuestión política crucial. Pues en mayo de 1788, con Wilberforce enfermo, Pitt planteó el tema en la Cámara de los Comunes y anunció que proyectaba colocarlo en el orden del día de la próxima sesión parlamentaria. El gran Burke aprovechó la ocasión para manifestarse contra la idea misma de la esclavitud, a la que llamó «un estado vergonzoso, tan degradante, tan destructor de los sentimientos y capacidades de la naturaleza humana que no deberíamos tolerar que exista»; el hecho de que esta declaración fuese lo opuesto a lo que dijera veinte años antes era indicio de que hasta los grandes hombres debían cambiar sus puntos de vista. Charles James Fox habló en el mismo tono. El diputado por Liverpool Bamber Gascoyne, con importantes intereses económicos en la ciudad heredados de su madre, pronunció entonces el primero de muchos discursos contra el cambio del orden existente, diciendo que aquellos de sus electores «más inmediatamente interesados en la trata eran hombres de tan impecable carácter que estaban fuera del alcance de la calumnia». Gascoyne era amigo íntimo del tratante de esclavos Peter Baker, a cuya casa lo llevaron en una silla de manos el día de su elección en 1780. La abolición de la trata, afirmó, «era innecesaria, visionaria e impracticable».[25]

Conviene señalar que la madre de Gascoyne era hija de Isaac Green de Childwall Abbey, y que su padre había sido diputado durante casi toda su vida y era, a su vez, hijo de Crisp Gascoyne, un cervecero londinense; la hija de Gascoyne, Frances, se casó con el segundo marqués de Salisbury, que adoptó por segundo apellido el de su esposa, dada la importancia de la fortuna que heredó; así, Bamber Gascoyne fue abuelo del lord Salisbury que llegó a primer ministro a finales del XIX.

En esta ocasión, igual que más tarde, Pitt no pudo conseguir que la mayoría de su gobierno ni la de su partido se declarara favorable a la abolición y por esto presentó su moción como miembro del Parlamento y no como primer ministro, lo cual daba a los diputados libertad de voto. Pitt tenía mucho prestigio, pero no contaba con un gran número de partidarios. Su más reciente biógrafo, John Ehrman, sugiere que en 1800 Pitt trató de que la propuesta de abolición se presentara como del gobierno sin conseguirlo. Radicales como el elocuente lord Brougham, el persistente sir James Stephen y el tortuoso sir Philip Francis pensaban que Pitt hubiera podido insistir con mayor fuerza de la que puso en el tema. ¿Acaso no era el estadista más poderoso de su época? ¿No llevaba ya varios años en el poder? ¿No pudo imponerse a su gabinete? John Somers Cocks, diputado por Reigate, dijo en 1804 que «con frecuencia he pensado que si el muy honorable caballero hubiese usado la limpia y honrosa influencia de su cargo, habría obtenido hace ya mucho tiempo el gran objetivo por el que afirmaba tener tanto afán». Pero Pitt no habría podido hacerlo sin dificultad. Su amigo y administrador, en quien confiaba mucho, Henry Dundas, estaba tan decididamente contra el cambio como Lord Thurlow, que llevaba mucho tiempo como canciller y del cual

Fox dijo que «nadie fue nunca tan sensato como parecía serlo Thurlow». Lord Hawkesbury, otro influyente ministro, era también hostil a la abolición. Más tarde, los problemas de la paz, de la Revolución francesa y de la guerra hicieron sombra a la cuestión de la esclavitud; es posible, además, que el rey Jorge III interviniera también, lo cual impediría a Pitt tomar el tipo de iniciativa que Somers Cocks consideraba deseable, y explicaría este misterioso párrafo de *la Historia de la abolición* de Clarkson: «Se presentó una dificultad todavía más insuperable en algo ocurrido en el año 1791, demasiado delicada para que se mencione y cuya explicación, sin embargo, convencería al lector de que todos los esfuerzos del señor Pitt, a partir de entonces, resultaran inútiles, quiero decir para llevar a un resultado favorable la cuestión, *como ministro*» [subrayado añadido]. En apoyo de esta interpretación, el agente de Jamaica Stephen Fuller, que era también diputado, escribió en 1795 que estaba convencido de que más se debía al rey de lo que se creía para «conseguir la derrota de la absurda tentativa de abolir la trata».[26] Pero John Ehrman, biógrafo de Pitt, en una carta personal al autor, indica que Pitt no debía nada al rey en 1791. El profesor J. A. Rawley ha sostenido que la conducta de Pitt podría explicarse por la compra por parte de su gobierno de más de trece mil esclavos africanos y del Caribe para compensar la escasez de hombres en los regimientos de las Indias occidentales, entre 1795 y 1807. Pudo ser así, aunque, de haberlo sido, se habría señalado explícitamente o Pitt se lo habría mencionado a George Canning o a algún otro de sus jóvenes partidarios. Además, el año crucial fue 1791 y no 1795.

El historiador francés Gaston Martin pensaba que la actitud de Pitt se debía a su deseo de arruinar el comercio francés. Eric Williams añadía: «Puede considerarse axiomático que nadie que ocupara un cargo tan importante como el de primer ministro de Inglaterra habría dado un paso tan importante como la abolición de la trata puramente por razones humanitarias.»[27] Esto parece tan duro como inexacto. Pitt aseguró a Granville Sharp que «su corazón estaba con nosotros»; Clarkson, siempre pronto a denunciar traiciones, recordaba que año tras año Pitt «tomó partido activo, tenaz y consistente» contra la trata y que él siempre tuvo posibilidad de hablarle y obtuvo de Pitt mucha ayuda. Pitt le proporcionó cuantos documentos pedía, sinceramente interesado en la «civilización de África» a la que esperaba ayudar con la expansión imperial. Sus discursos confirman esta preocupación y concluyó su primera declaración abolicionista en la Cámara de los Comunes con estas palabras: «Cuando se había hecho evidente que este execrable tráfico era tan opuesto a la eficacia como lo era a los dictados de la caridad, de la religión, de la equidad y a todo principio que ha de latir en el corazón... ¿cómo podemos vacilar un sólo momento en abolir este comercio en carne humana que ha deshonrado durante tanto tiempo a nuestro país y que nuestro ejemplo contribuirá sin duda a abolir en todos los rincones del globo?»[28]

Entretanto, el anciano y muy respetado diputado por la Universi-

dad de Oxford sir William Dolben visitó en el Támesis un buque que había sido usado para transportar esclavos. No había cautivos, pero pudo ver el «equipo» y comprendió que «cuando se los transportaba, los esclavos estaban encadenados unos a otros, de manos y pies y amontonados... como arenques en un barril». Indignado, Dolben, anglicano fervoroso, presentó en la Cámara de los Comunes una propuesta de ley que restringía el número de esclavos que podían transportarse teniendo en cuenta el tonelaje del barco; los portugueses, a fin de cuentas, llevaban más de cien años con esta restricción, como sin duda Dolben sabía por un informe encargado en 1788 por el Consejo Privado. Le apoyó con energía Henry Beaufoy, diputado por Great Yarmouth, de una familia cuáquera aunque entonces era anglicano. Bamber Gascoyne atacó la idea de la restricción, con el apoyo de lord Penrhyn, diputado también por Liverpool, hijo y nieto de personajes destacados en las Indias occidentales, y de los dos diputados por Bristol, Matthew Brickdale, comerciante en telas y dueño de una funeraria, así como por el diputado por Dorchester William Ewer, que había sido gobernador del Banco de Inglaterra. Todos ellos afirmaban que transportar menos de dos hombres por tonelada de desplazamiento arruinaría la trata. Penrhyn negó que hubiera ninguna crueldad a bordo pues era absurdo pensar que «hombres cuyas ganancias dependen de la salud... de los indígenas africanos los atormenten y perjudiquen a sabiendas durante el viaje».[29]

En el curso de la presentación de testigos ante la Cámara, los de Liverpool hicieron cuanto pudieron para desacreditar el proyecto de ley, afirmando no sólo que el modo de transporte existente era adecuado para el viaje transatlántico, sino que el trayecto desde África a las Indias occidentales, con tantos juegos y alegría en cubierta, era «uno de los períodos más felices de la vida de un negro». De todos modos, la Cámara aprobó el proyecto de ley de Dolben y Pitt declaró que consideraba una iniquidad la trata, pero la Cámara de los Lores enmendó mucho la ley, en respuesta a numerosas peticiones de gentes con intereses en la trata.

En el curso de los debates se escucharon algunas curiosas declaraciones a favor del comercio de esclavos. El gran almirante lord Rodney, dueño de un fiel criado negro que le sirvió durante mucho tiempo, declaró que en todos sus victoriosos años en las Indias occidentales no había visto nada que indicara que se tratara con brutalidad a los africanos; éstos se quejaban más a menudo del frío que del calor a bordo; agregó que le alegraría mucho saber que los labriegos ingleses eran «la mitad de felices que los esclavos de las Indias occidentales», lo cual indujo a lord Townshend a sugerir irónicamente que el Parlamento «se dispusiera a poner en igualdad a los campesinos ingleses con los esclavos negros». Un general, lord Heathfield, defensor de Gibraltar en la reciente guerra, dijo que la ley propuesta no era necesaria, pues a sus soldados se les habían fijado diecisiete pies cúbicos de aire en las tiendas de campaña, mientras que los africanos tenían treinta en sus buques. Lord Thurlow, canciller del go-

bierno, pronunció un discurso que dejó la impresión —o así se lo pareció a Clarkson— de que «ponía declaradamente bajo su ala la causa de los comerciantes de esclavos». Lord Sandwich, que había sido jefe del Almirantazgo, dijo que no creía que si se abolía la trata se transportaría a través del Atlántico ni un esclavo menos que con ella.

La Cámara de los Comunes aprobó de nuevo la ley, en su forma enmendada, por cincuenta y seis votos a favor y cinco en contra; la Cámara de los Lores (gracias a la intervención bajo mano de Pitt) lo hizo por catorce contra doce, aunque no antes de que el duque de Chandos —debía tener los mismos intereses financieros en la trata que tuvo su abuelo— afirmara que cuando los esclavos —debía creer que leían ávidamente los periódicos ingleses—, se enteraran de las medidas adoptadas para mejorar las condiciones en el viaje transatlántico, «estallarían en rebelión abierta», que conduciría a «una matanza de blancos».[30]

En el debate en la Cámara de los Lores, Thurlow, molesto por la actitud de Pitt, la llamó irónicamente un «ataque de filantropía de cinco días». La burla era inexacta, pues la trata había comenzado a obsesionar al público. Era asombroso cómo el Comité Abolicionista, utilizando sus conexiones cuáqueras, había despertado a la opinión. Incluso en Liverpool hubo reuniones del movimiento abolicionista. Dos terceras partes de la población masculina de Manchester firmaron una petición para que se pusiera fin a la trata. Cien ciudades más la siguieron. El reverendo y antiguo capitán John Newton publicó con éxito su libro sobre la trata africana. En marzo de 1788, John Wesley pronunció en Bristol otro sermón famoso sobre la inmoralidad de la esclavitud, y fue interrumpido por un inexplicable temblor del edificio que detuvo durante seis minutos la ceremonia y que se supuso que era signo indudable de la ira divina. El mismo año, el pintor George Morland expuso en la Academia Real su cuadro *La trata* (llamado también *El tráfico execrable*), cuyas sentimentales imágenes de africanos llorando al decir adiós a sus familias hizo asomar lágrimas a muchos distinguidos ojos.

La oposición a la reforma también se organizaba. El Consejo municipal de Liverpool pagó cien libras a un residente español de la ciudad, el antiguo jesuita *Raymond Harris* (en realidad, Raimundo Hormoza) por su curioso folleto *Scriptural Researches on the Licitness of the Slave Trade* (*Investigaciones en las Escrituras sobre la licitud del comercio de esclavos*). John Tarleton, diputado por Seaford, de una familia de tratantes de Liverpool, que no había logrado convencer a Pitt de lo justo de su punto de vista, escribió a lord Hawkesbury para insistir en el apoyo inalterable —suyo y de sus colegas— a la trata, aunque agregó alegremente que su firma haría mayores ganancias con la trata incluso en las condiciones fijadas por la ley de Dolben y, en efecto, Tarleton y su socio David Backhouse, invirtieron entre 1786 y 1804 en treinta y nueve buques de Liverpool, de los cuales la mitad eran negreros.

La comisión investigadora del Consejo Privado, entretanto, había

avanzado en su labor. El capitán Perry, de la armada real, visitó Liverpool por encargo de la comisión y examinó varios buques, entre ellos el *Brookes,* al mando de Clement Noble, que había armado a algunos de sus esclavos en la reciente guerra para luchar contra los franceses en Barbados; este barco, de doscientas noventa y siete toneladas, podía transportar seiscientos nueve esclavos, y pertenecía a su constructor, James Brookes. Perry envió a Clarkson un meticuloso plano del buque y de cómo se encajonaba a los esclavos durante la noche, como si fueran sardinas en una caja. Este diagrama fue muy utilizado. Un joven pastor protestante, Thomas Burgess, lo comparó con el *Infierno* de Dante. El dibujo llevó a William Grenville, primo de Pitt y más tarde primer ministro, a decir que «en el viaje de los negros desde la costa africana hay más desgracia humana condensada en un espacio muy reducido de lo que se haya encontrado hasta ahora en cualquier otro lugar de este globo». Muchos años después, Wilberforce consiguió que le fuera mostrado el diagrama al papa Pío VII, que se emocionó mucho. El hecho de que el diseño fuera ligeramente erróneo, pues omitía el espacio necesario para llegar a los esclavos con el fin de alimentarlos y de sacar a los muertos, no afectó al impacto que tuvo.

De hecho, la aprobación de la ley de Dolben tuvo un efecto decisivo en la trata británica, pues redujo la proporción de esclavos por tonelada. Esto, y las gratificaciones que se ofrecieron después a capitanes y médicos navales que informaran de pocas pérdidas de vidas, tuvo un efecto beneficioso. No significaba, sin embargo, que menos barcos participaran en la trata. Al contrario, la nueva ley llevó a un aumento de su número, pero cada buque británico, ahora, llevaba una cantidad de esclavos menor que los buques franceses.

Resulta oportuno señalar aquí que la nueva ley establecía que todo buque registrado no podía llevar más de cinco esclavos por tonelada de desplazamiento hasta doscientas una toneladas, y más allá de este tonelaje, solamente un esclavo por tonelada extra; además, debía haber a bordo un registro de los esclavos embarcados. Se decidió también que se otorgara una gratificación de cien libras al capitán y de trescientas cincuenta al médico en aquel barco cuya mortalidad fuera de entre el dos y el tres por ciento.

Digamos a este propósito que el significado del término «tonelada» durante el tiempo que cubre el presente libro varió considerablemente, pues solía entenderse como «toneladas de carga» (es decir, la capacidad para transportar una tonelada), pero en los contratos del gobierno y de los aseguradores se empleaban las «toneladas medidas» con una fórmula en la que intervenían ciertas dimensiones, como longitud de la quilla, anchura y profundidad de las bodegas. Como estas medidas daban por supuesto que el casco de todos los buques tenía la misma forma, en un barco inglés del siglo XVII, por ejemplo, las toneladas medidas a menudo excedían en casi un tercio a las toneladas de carga, mientras que a finales del XVIII ocurría lo contrario; las toneladas medidas sobrestimaban los buques de líneas aguzadas, como so-

lían serlo los de la trata, mientras que infravaloraban los de líneas más amplias. Los gobiernos alentaban el empleo de las toneladas medidas y el británico hizo obligatorio en 1786 el registro de los buques, tras cuya fecha todas las estadísticas oficiales son en tonelaje registrado (es decir, en toneladas medidas). Otros países aprobaron una legislación similar en distintos años.

La idea de la abolición de la esclavitud o de la trata se hallaba todavía limitada a las naciones europeas y americanas. Había no menos de cuatro mil esclavos en Egipto, y todos los años se importaban cuando menos cien más, pero a nadie se le ocurría que su suerte pudiera aliviarse con la filantropía cuáquera. Lo mismo cabe decir de los tres a cuatro mil esclavos importados todos los años a Túnez desde Timboctú a través del Sahara, que procedían, según informaba el cónsul británico, sobre todo de los bambara del Níger medio, cuyo rey todavía «da de doce a veinte eunucos por un caballo». También prosperaba el comercio de esclavos con Trípoli. Alquilando barcos franceses, a veces venecianos y hasta ingleses, los tratantes vendían mucho a Quíos y Esmirna, a Constantinopla y hasta a Atenas, Salónica y la Morea. Cabe suponer una venta anual de estos esclavos, originales del Fezzán, de unos dos mil, alrededor de 1790, cada uno de los cuales valdría unos setenta cequíes, y algo más si eran eunucos. Hay pruebas de que la venta de esclavos al norte de África aumentó durante estos años, pues los precios comenzaron a bajar en África occidental a finales de siglo. Esclavos de las regiones subsaharianas podían encontrarse en Marruecos cuidando de los palmerales de dátiles, de las minas de sal y de los camellos. También crecía la trata en el África oriental. Solía creerse que la llegada a Egipto de Mohamed Alí después de la invasión de este país por Bonaparte estimuló allí la trata, pero ya había habido un aumento de importaciones antes de la llegada de Napoleón. Cuando Jeremy Bentham fue de Esmirna a Constantinopla en 1785, informó de que «nuestra tripulación se componía de quince hombres, además del capitán... y además de dieciocho jóvenes negras [esclavas] bajo las escotillas».[31] El pionero del radicalismo filosófico no parecía en absoluto sorprendido.

26. HABRÁ HOMBRES EN ÁFRICA CON SENTIMIENTOS TAN BUENOS COMO LOS NUESTROS

> ¿Acaso no habrá hombres en África con sentimientos tan buenos como los nuestros, de tan amplio entendimiento y de mente tan viril como cualquiera de nosotros?
>
> CHARLES JAMES FOX, en la Cámara de los Comunes, abril de 1791

En 1789, justo antes de que la caída de la Bastilla transformara la historia política del mundo, tanto en Estados Unidos como Gran Bretaña, antiguos enemigos con mayor interés en la trata y la abolición que cualquier otro lugar, los parlamentos debatían el asunto. Por azar la discusión empezó un día antes en Gran Bretaña y al día siguiente en su antigua colonia, pero, dada la lentitud de las comunicaciones, ni la una ni la otra se enteraron de ello.

El primero y más importante de estos debates, en la Cámara de los Comunes, tuvo como punto central el informe del Consejo Privado referente al grado de participación en la trata; quienes habían leído este admirable documento, tan repleto de detalles, de roles de tripulaciones, de estadísticas y de testimonios de participantes, se enteraron a fondo de cómo se adquirían los esclavos en África, cómo los transportaban a las Américas y cómo los trataban una vez allí. Gran parte de esta información procedía de las investigaciones del incansable Clarkson, quien nunca permitió que nada le apartara de su búsqueda de la verdad. No hay estudioso de los glifos mayas, ni explorador de las fuentes del Nilo que haya dedicado más esfuerzos que él a una gran causa. «¡Hombre!», pensó en una ocasión, «¡cuántas veces, en estos solitarios viajes, he exclamado contra la bajeza de tu naturaleza, cuando reflexionaba sobre las mezquinas consideraciones que han asfixiado tu bondad y te han impedido socorrer a un hermano oprimido!».[1] Pero para entonces Clarkson ya no se encontraba solo, pues capitaneaba un ejército de filántropos, el mayor de los que hasta la fecha hubiesen servido voluntariamente una gran causa.

El 12 de mayo, Wilberforce introdujo el tema en la Cámara de los Comunes con un discurso que duró tres horas y media y cuyo fin era demostrar que todas las pruebas recopiladas apoyaban la causa contra la trata. Imaginémosle. Un hombre enjuto se levantó del banco frontal de la Cámara; la luz entraba por la ventana del oeste; empezó por declarar que si existía culpa por la trata, todos cuantos le escuchaban «eran partícipes de ella»; más que hablar contra la esclavitud como tal sugirió que la abolición de la trata haría que los plantadores tratasen mejor a sus esclavos; dijo que no era cierto que la trata fuese el vivero de la armada, como había insistido lord Rodney al ha-

blar de la ley de Dolben, que era más bien su tumba. Se demoró sobre el Pasaje Medio: «Tanta desgracia condensada en tan poco espacio es más de lo que la imaginación humana hubiese podido concebir antes. Piensen en seiscientas personas atadas las unas a las otras, tratando de deshacerse las unas de la otras, apiñadas en un barco cerrado con cuanto nauseabundo y asqueroso objeto hubiese, bregando contra toda las variedades de miseria... sin embargo... varios testigos de Liverpool han descrito este medio de transporte como cómodo.» Wilberforce se mofó de la descripción de la travesía hecha por algunos testigos favorables a la trata; ¿sería cierto que, cuando se debía azotar a algún marinero, el castigo se administraba donde no pudieran oírlo los esclavos, para que no se desesperaran? ¿Acaso era habitual que «los apartamentos» donde dormían los esclavos se «perfumaran con incienso después del desayuno»? En opinión de Wilberforce, Francia pronto seguiría el ejemplo de Gran Bretaña y aboliría la trata, de modo que cualquier sugerencia de que ese país pudiese hacerse con este comercio inglés era una sandez.

En su oposición varios parlamentarios hicieron gala de todos los prejuicios y expresaron todas los tópicos que se habían extendido a lo largo de varias generaciones. Bamber Gascoyne llegó a decir que estaba «convencido de que la trata podría suponer una fuente de ingresos y riqueza mucho mayor... de lo que ha sido hasta ahora». Según su colega de Liverpool, lord Penrhyn, si la Cámara de los Comunes votaba a favor de la abolición, «atacarían setenta millones en concepto de propiedades; arruinarían las colonias y, al destruir un vivero esencial de marineros, renunciarían al dominio del mar de un solo golpe». También los diputados por Londres se opusieron enérgicamente a la abolición, pues la capital tenía todavía intereses sustanciales en la trata; la grotesca opinión del concejal Newman, por ejemplo, un banquero y comerciante de azúcar, fue que si se abolía la trata, la City se llenaría de hombres que sufrirían tanto como los pobres africanos. El concejal Sawbridge, que de joven había sido partidario del radicalismo metropolitano, se opuso a Wilberforce so pretexto de que la abolición no beneficiaría a los africanos, pues, «si no podían ser vendidos como esclavos, en su país harían una carnicería con ellos y los ejecutarían».

Pese a su amistad con liberales escoceses como Hume y Adam Ferguson, George Dempster, diputado por Perth Burghs, en Escocia, insistió en que ni Wilberforce ni Pitt ni nadie que no poseyera plantaciones tenía derecho a interferir en los intereses de quienes sí las poseían. John Drake, parlamentario por Amersham, creía que la abolición «perjudicaría mucho» los intereses de la nación. Para Crisp Molineux, un plantador de las Saint Kitts en las Indias occidentales y parlamentario de Garboldisham, sus compañeros empresarios eran los verdaderos esclavos... de sus responsabilidades y si la abolición se convertía en ley, todos los comerciantes sensatos emigrarían a Francia, donde serían bien recibidos; Molineux era enemigo del reverendo Ramsay y cuando éste murió en el verano de 1789 —debido

a las calumnias de los plantadores, según sus amigos—, Molineux escribió a un hijo natural en Saint Kitts que «Ramsay ha muerto, yo le he matado». John Henniker, parlamentario por New Romney, leyó a la Cámara de los Comunes una larga carta del implacable pero eficaz rey Agaja de Dahomey al primer duque de Chandos, que según éste, demostraba que «si no les quitáramos a los esclavos de las manos, los infelices sufrirían aún más», y concluyó con una cita de Cicerón.

Sin embargo, Wilberforce contaba con el apoyo de Burke, que aprovechó la ocasión para declarar, de forma característica, que «las proposiciones abstractas no eran muy de su agrado» y, pensara lo que pensase antes, ya no le quedaba duda de que la trata suponía «un abominable robo»; insistió en que África no podría civilizarse mientras continuara la trata. El generoso Charles Fox describiría posteriormente este discurso como «el más brillante y convincente... pronunciado en éste u otro lugar». (*O si illum vidisse, si illum audivisse...*)[2]

La expectativa, o más bien el miedo, de la inminente legislación se manifestó el día mismo en que el Parlamento debatía el tema de la trata, pues se enviaron a la Cámara de los Comunes numerosas peticiones (que se estaban convirtiendo en la principal táctica de presión fuera del Parlamento) contra la abolición, entre ellas una de los tratantes de Bristol que comerciaban con las Indias occidentales, en la que éstos insistían en que «se ha descubierto... con mucha razón, que la trata africana y de las Indias occidentales constituye las tres quintas partes del comercio del puerto de Bristol y que, si esta moción [la presentada por Wilberforce], se convirtiera en ley, el comercio de... Bristol decaería inevitablemente» con la consiguiente «ruina de miles»; la trata, había concluido la reunión celebrada en la Cámara de Comerciantes de Bristol, era asimismo algo de lo que «dependen esencialmente el bienestar de las Indias occidentales y el comercio y los ingresos del reino».[3]

Esta petición fue redactada por un comité de cinco concejales, todos banqueros, presidido por el comerciante en azúcar William Miles —antaño alcalde y entonces presidente de un banco y de la segunda refinería de azúcar de Bristol; había hecho fortuna en Jamaica a mediados del siglo, no como tratante sino como asegurador de expediciones negreras— y la presentó el colega de Burke por la City, Henry Cruger de Nueva York al que ya hemos mencionado y cuya familia destacó en la política de la colonia hasta la revolución y que había invertido en la trata.

También Liverpool se opuso; su alcalde, Thomas Earle, había participado en numerosas empresas negreras a través de acciones en el *Mars*, que navegó a África ese mismo año, en el *Othello* y el *Hawke*. En su petición declaraba con firmeza que «el espíritu emprendedor del pueblo», que les permitía «realizar con vigor la trata africana», había llevado a esa ciudad a «un sustancial frenesí mercantil» que no podía «sino afectar y aumentar la riqueza y prosperidad del reino en su conjunto». Igualmente expresaron su horror ante la idea de poner fin a la trata los fabricantes de velas de Liverpool, «cuya dependencia

del puerto de Liverpool empieza al principio del viaje y sigue con las reparaciones de los barcos empleados en la trata», así como los panaderos, cuyos puestos de trabajo «dependían del gran número de buques que se abastecen en este puerto para suministrar a las Indias occidentales de esclavos negros de la costa de África y del gran número de personas, blancos y negros, que han de alimentarse durante el largo viaje». Después de todo, «casi todos los hombres de Liverpool son comerciantes y el que no puede enviar una paca enviará una caja sombrerera... Ocasionalmente el atractivo meteoro africano ha deslumbrado tanto sus ideas que personas de casi todos los oficios se interesan por los cargamentos de Guinea»; era bien sabido que «muchos de los pequeños barcos que importan [sólo] cien esclavos, son equipados por abogados, pañeros, tenderos, cereros, barberos, sastres, etc... [que] poseen un octavo, un quinceavo o un treintadosavo de una acción...».[4]

Es probable que en aquellos años, una cuarta parte de los buques de Liverpool participara en la trata africana, o sea, cinco octavos de la trata africana de Gran Bretaña y tres séptimos de la de Europa; así, en 1792, el tonelaje dedicado a la trata era probablemente mayor que en 1752 y entre 1783 y 1793, unas trescientas sesenta firmas de Liverpool tenían algo que ver con la trata. William Gregson, accionista de seis buques negreros en 1791, formidable personaje de la política de su ciudad, ex alcalde y propietario del *Zong*, capitaneado por el brutal Collingwood, expresó el punto de vista de los patriotas: «Cuando se haya abolido [la trata], se abolirá la importancia naval de este reino.»[5]

No sólo Liverpool y Bristol estaban preocupadas. Pocas eran las ciudades manufactureras de Inglaterra, ya no digamos las comerciales, que no tuvieran intereses en la trata. Así, Manchester mandaba a África mercancías por valor de ciento ochenta mil libras anuales, a cambio de esclavos. También las fortunas de Birmingham, otra próspera ciudad comercial, estaban ligadas a la trata: «Una parte muy considerable de las diversas manufacturas de los solicitantes», rezaba una petición de esta urbe, «se ha adaptado o se vende para la trata africana y no disponen de otro mercado».[6] Los fabricantes de armas de fuego presentaron una petición similar, en la que hablaban de «las consecuencias fatales que inevitablemente acarrearía tal medida», aunque un grupo de personas encabezadas por Samuel Garbett, el portavoz principal de los fabricantes de hierro, que incluía varios futuros banqueros, los cuáqueros Lloyd, adoptó una posición alternativa.[7]

En Westminster se había formado una alianza contra la abolición; la componían los miembros más elocuentes de la familia real dispuestos a hablar y a votar en el Parlamento, la mayoría de almirantes, en activo y jubilados, numerosos terratenientes que temían cualquier innovación y, por supuesto, los principales intereses comerciales de Londres, o sea, los relacionados con el azúcar y sobre todo el algodón, pues más que de azúcar la nueva revolución industrial precisaba del algodón, sobre todo el de las colonias holandesas.

En aquella época, más del setenta por ciento del algodón utilizado en Gran Bretaña venía de la América tropical, principalmente de Surinam, y menos del treinta por ciento procedía de Turquía u otros lugares del Viejo Mundo. Londres seguía considerando las islas de las Indias occidentales como los mejores diamantes de la Corona imperial británica, y Pitt calculó en cuatro millones de libras los ingresos de las plantaciones de las Indias occidentales, comparados con el millón de libras del resto del mundo, e incluso Adam Smith creía que «las ganancias de una plantación de azúcar en nuestras Indias occidentales suelen ser mayores que las de los otros cultivos... conocidos en Europa o América».[8]

La nueva organización contra la abolición dio señales de su existencia en enero de 1790, en otro debate sobre la trata en la Cámara de los Comunes. Mediante retrasos procesales, Bamber Gascoyne, de Liverpool, que seguía siendo el portavoz de los tratantes, buscó la manera de evitar incluso la creación de una comisión de investigación al respecto. También desempeñó un papel importante en este debate el hermano de John Tarleton —el mercader que había protestado contra la ley de Dolben—, el coronel Banastre Tarleton, uno de los pocos héroes de la guerra perdida en Norteamérica, en la que había luchado con valor, y cuya familia poseía un buque negrero que llevaba su nombre de pila, el *Banastre*, de noventa y tres toneladas de arqueo. Gracias en parte a la pérdida de dos dedos en la guerra, consiguió arrebatarle el escaño de diputado por Liverpool a lord Penrhyn en las elecciones de 1790, antes de lo cual había sido amante de la actriz Perdita Robinson —quien a su vez lo había sido del príncipe de Gales—, pero después de lo cual a él y a su mujer se les consideraba excesivamente afectuosos, pues no sólo se sentaban en la misma silla sino que comían del mismo plato. En un debate en 1791 sugirió que en lugar de dedicar su tiempo a destrozar un comercio que beneficiaba mucho al país —es de suponer que gentes como Wilberforce— quienes buscaban tareas filantrópicas deberían preocuparse por la legislación en favor de los pobres.

Sin embargo, en esta primera etapa de su campaña Wilberforce contó siempre con el apoyo de Pitt, Fox y Burke, que hablaba a menudo y con gran brillantez y eficacia. Esta combinación debió de ser devastadora, pero no consiguieron convencer a la Cámara de los Comunes en la que tan bien representados estaban los intereses de la trata.

No obstante, la Cámara creó una comisión especial en la cual volvieron a plantearse numerosos problemas importantes. Así, al doctor Jackson, antaño médico en Jamaica, le preguntaron «si los capataces tenían como objetivo hacer trabajar a los esclavos con moderación y alentarles a procrear o, por el contrario, matarlos a trabajar para aumentar la producción de las plantaciones, contando con que la trata les proporcionaría nuevos reclutas». El médico contestó certeramente: «Se adoptaba más bien el segundo plan, principalmente, creo, por esta razón, que los esclavos importados son adecuados para trabajar

de inmediato, mientras que los que se crían desde la infancia son propensos a los accidentes y tardan muchos años en producir una ganancia.»[9] Wadström, el minerólogo sueco que tanto había viajado, que había estado en Gorée y Senegal, aseguró al comité que «si se aboliera la trata, ellos [los africanos] extenderían sus cultivos y manufacturas... sobre todo si algunos bondadosos europeos fuesen lo bastante emprendedores para instalarse entre ellos de un modo distinto a como lo hacen ahora».[10] El reverendo John Newton testificó que, en su opinión, los africanos «con iguales ventajas... nos igualarían en habilidades».[11]

Lo que más debió impresionar a los parlamentarios que estudiaron este absorbente y terrible documento fue el interminable relato de brutalidad, azotes y torturas que por rutina y sin límites legales sufrían los esclavos en las plantaciones de las Indias occidentales. El general de división Tottenham, por ejemplo, refiriéndose a Barbados, a la pregunta: «En su opinión, ¿a los esclavos en las islas británicas se les trataba con comedimiento o con severidad?», respondió: «Creo que en la isla de Barbados los trataban con la mayor crueldad... Mencionaré sólo un ejemplo... Unas tres semanas antes del huracán vi a un joven caminando por la calle en un estado deplorable, totalmente desnudo; alrededor del cuello llevaba un collar de hierro del que salían cinco largas púas; tenía su parte baja, delante y detrás, la barriga y los muslos desgarrados, ulcerados, y se podría haber metido el dedo en algunos de los verdugones. No podía sentarse por lo mortificada que tenía su parte baja y le era imposible tumbarse por la proyección del collar en su cuello... A los negros que trabajan en el campo los tratan más como bestias que como seres humanos...»[12]

El segundo debate de importancia sobre la cuestión tuvo lugar en mayo de 1789, en la primera sesión de la Cámara de Representantes de Estados Unidos, cuyos miembros, reunidos en el Ayuntamiento de Nueva York, ascendían apenas a sesenta y cinco. En lugar de centrarse en la abolición de la trata, asunto al que la Constitución no se refirió hasta 1808, al menos en el ámbito federal, la discusión tuvo como tema el monto del impuesto con que debían gravarse los esclavos importados. Joshua Parker, de Virginia, propuso que fuese de diez dólares; O'Brien Smith, de Carolina del Sur, nacido en Irlanda, quería aplazar «tan grave tema a favor de las cuestiones más serias para el estado que representaba» y el experimentado Roger Sherman, de Connecticut, no «conseguía resignarse a la inclusión de seres humanos como mercancía a sujetar a gravamen»; según James Jackson, de Georgia, debían dejar que cada estado decidiera estos asuntos, y posteriormente declaró que los negros «estaban mejor como esclavos que como hombres libres». Al final, con numerosas muestras de malhumor, se retiró la propuesta; sólo el discurso de James Madison se recordaría: «Al expresar una desaprobación nacional de esta trata, podemos destruirla y salvarnos a nosotros mismos de los reproches, y a nuestra posteridad de la imbecilidad que siempre acompaña a un país lleno de esclavos.»[13]

Al igual que en Inglaterra, en el Congreso de Estados Unidos tuvo lugar otro debate sobre la esclavitud; y como el anterior, tuvo lugar en el Ayuntamiento de Nueva York y en respuesta a numerosas peticiones de las sociedades cuáqueras. Michael Stone, de Port Tobacco, en Maryland, se mofó de «la disposición de las sectas religiosas a imaginar que entendían mejor que el resto del mundo los derechos de la naturaleza humana». Aedanus Burke, de Carolina del Sur, nacido en Galway y viajero por las Indias occidentales antes de recalar en Charleston, creía que «no debían amenazarse los derechos de los estados del sur», y cuando la Sociedad de Pennsylvania por la Abolición de la Esclavitud presentó una petición, firmada entre otros por Benjamin Franklin, afirmó que el mero hecho de que una comisión del Congreso hablara del plan sería como hacer «sonar la trompeta de la sedición en los estados del sur». Un colega, Thomas Tudor Tucker, médico de Bermuda que había estudiado en Edimburgo, declaró en tono ominoso que los estados del sur no se someterían a una emancipación generalizada sin una «guerra civil». Para William Loughton Smith, plantador, también de Carolina del Sur, que, como tantos de sus colegas, había estudiado en Inglaterra, la idea de acabar con la esclavitud constituía «un ataque a la garantía de la propiedad de nuestro país». El proyecto fue enviado, pues, a una comisión en la que no participó ningún diputado del sur, cuya conclusión final fue que «el Congreso tenía autoridad para evitar que los ciudadanos de Estados Unidos se dedicaran a la trata africana con *el fin de suministrar esclavos a extranjeros*» (cursivas del autor) y que estaba en su derecho de insistir en aplicar normas adecuadas para el trato dispensado a los esclavos mientras los transportaban a Estados Unidos. Como resultado, el Congreso prohibió a los extranjeros (cubanos, así como ingleses y otros europeos) equipar buques negreros en Estados Unidos y también prohibió la trata de este país destinada a puertos extranjeros. Lo demás quedó pendiente hasta 1808.

De hecho, poco se hizo. En febrero de 1790, la Cámara de Diputados oyó a un cuáquero rezar para que Dios inspirara al nuevo Congreso contra la maldad de la trata, pero los enemigos de la abolición eran poderosos. James Jackson, nacido en Inglaterra, como tantos paladines de la esclavitud, plantador de arroz y algodón en varias haciendas, y ahora senador por George, de cuyo estado había sido diputado, alegó que la Biblia permitía la esclavitud. Además, la trata aumentaba. Así, en la primera mitad de 1792, pese a la nueva ley, treinta y ocho capitanes estadounidenses, es decir, una media de seis por mes, llegaron a La Habana con esclavos. Los puertos de Warren, Providence y Bristol, en Rhode Island, competían con la vecina Newport por el puesto de principal puerto negrero de la nueva nación. William Ellery, un prominente mercader de Newport que se había convertido en recaudador de aduanas de esta ciudad, escribió en 1791 que «un etíope podría cambiar más fácilmente de piel que un mercader de Newport sustituir un comercio tan lucrativo como la trata por los lentos beneficios de cualquier mercancía de manufactu-

ra». De hecho, en 1759, cuando era joven, Ellery había llevado a África un barco con «ochenta y dos barriles, seis pipas [o sea, mil cuatrocientos cuarenta litros] y seis tercerolas de ron de Nueva Inglaterra».

Por supuesto, muchos de estos mercaderes de Rhode Island se convertían técnicamente en delincuentes con la prohibición de la trata con el extranjero, castigada con multas de mil dólares para el mercader o el capitán del barco y doscientos dólares por cada esclavo transportado; pero aunque para los cuáqueros estas multas constituían un triunfo, no afectaron demasiado a los tratantes. Los jóvenes Estados Unidos cumplían menos la ley de lo que habían supuesto sus padres fundadores. Después de todo, los hombres que llegaron a la mayoría de edad en los años ochenta del siglo se habían criado en un ambiente en el que desobedecer la ley, sobre todo cuando se trataba de contrabando, era una práctica defendible, pues gracias a los intentos británicos por hacer cumplir las leyes del azúcar, el contrabando se había visto como algo patriótico. En todo caso, la trata africana en sí no era ilegal, de modo que un capitán negrero no tenía por qué ocultar su primera escala. El destino final resultaba más complicado y algunos capitanes hacían lo que podían para sacar de sus buques «equipos» que los incriminaran, como plataformas para esclavos, grilletes, cañones giratorios, así como cartas y otros documentos relacionados con la trata; algunos vendían su barco en La Habana y regresaban como pasajeros en otro buque, y otros practicaban la doble contabilidad.

Estos subterfugios probablemente fuesen necesarios, porque los funcionarios de aduanas y los agentes federales en Rhode Island llevaron a juicio a varios tratantes, además de capturar y confiscar algunos barcos negreros extranjeros. Esto le ocurrió en 1791 en Nueva Londres, Connecticut, a «dos buques franceses venidos de la costa de Guinea con casi ochocientos esclavos a bordo». No obstante, la trata continuó. En 1795, treinta y dos barcos salieron de Newport, en Rhode Island, rumbo a África, entre ellos el *Ascension*, capitaneado por Samuel Chace, que compró mercancías en Rotterdam e Île de France, en Mauricio, con las que adquirió doscientos ochenta y tres esclavos en Mozambique; los vendió en Montevideo, La Habana y Buenos Aires. Este barco pertenecía a Peleg Clarke y Caleb Gardner, antaño capitanes, y a William Vernon. Pero el principal tratante de Rhode Island era Cyprian Sterry, de Providence. La Sociedad para la Abolición de la Esclavitud convenció al fiscal general de que llevara a juicio a Sterry y a John Brown, este último conocido como un hombre «de magníficos proyectos y extraordinarias empresas». Sorprendentemente, Sterry aceptó renunciar a la trata, pero la causa contra Brown se inició y se vio en 1797. Confiscaron y vendieron su buque, el *Hope*, aunque él personalmente no fue acusado. En un juicio posterior evitó la condena gracias a fallos de la fiscalía.

A principios de 1790, unos días después del segundo debate sobre la trata en la Cámara de los Comunes de Inglaterra, Thomas Clarkson viajó a París en representación de los abolicionistas ingleses. Los

franceses que abogaban por lo mismo, entre ellos La Rochefoucauld, Lavoisier, Condorcet, Petion de Villeneuve, Clavière, Brissot y Lafayette, le recibieron con entusiasmo. Todos estaban comprometidos y activos en la Revolución francesa, que todavía gozaba de su *illusion lyrique* (expresión con que André Malraux describiría en el siglo XX las primeras etapas de la guerra civil española); en junio de 1789 La Rochefoucauld había planteado el tema de la libertad de los esclavos en los Estados Generales; a Lavoisier le habían encargado un nuevo sistema de pesos y medidas y a Condorcet la cuestión del suministro de fondos; Petion de Villeneuve se encontraba en el apogeo de su influencia en la Asamblea Nacional; Clavière era asesor financiero de Mirabeau, al parecer el hombre del futuro; Brissot era el editor del famoso periódico *Le Patriote français* y La Fayette hablaba con grandilocuencia de un plan para la plantación «ideal» en Cayena. Clarkson se reunió con todos ellos y les mostró el diagrama del buque negrero *Brookes*; cuando Mirabeau lo vio, ordenó a un ebanista que hiciera una miniatura en madera, de aproximadamente un metro de largo, en el que «se veían pequeños hombres y mujeres de madera, pintados de negro para representar a los esclavos, amontonados en su lugar: El obispo de Chartres [Jean-Baptiste-Joseph de Lubersac, que ya había dado muestras de liberalismo al votar en los Estados Generales por la abolición de los derechos de caza]... me dijo que... no había dado crédito a todo lo que había oído contar sobre la trata hasta que vio este diagrama, después de lo cual no había nada tan bárbaro que no se lo creyera...».[14] En efecto, el impacto de este primer ejemplo del uso de ayudas visuales para fines de propaganda política resultó prodigioso y Clarkson fue bien recibido en todas partes. A fin de cuentas, la Declaración de los Derechos del Hombre de agosto de 1789 afirmaba que «los hombres nacen libres y son iguales ante la ley» y, según el artículo séptimo, nadie podía ser detenido sin decisión judicial. ¿Cómo, entonces, justificar la esclavitud? Necker, que había vuelto al poder, habló al rey de Clarkson, pero se consideraba que la salud del monarca era demasiado frágil para aguantar la vista del *Brookes* en miniatura. Clarkson vio también a veteranos de África, como Geoffroy de Villeneuve, que había sido ayuda de campo en Gorée del *chevalier* de Boufflers —al que habían enviado al exilio por una relación amorosa con la deliciosa madame de Sabran—, había navegado río Senegal arriba con el doctor Wadström y «recorrido a pie todo el reino de Cayor».

Recordemos que en París ya se había creado una *Société des Amis des Noirs* (Sociedad de Amigos de los Negros), que empezaba a conseguir muchos apoyos y entre cuyos miembros se encontraban La Rochefoucauld, «el hombre más virtuoso de Francia», según La Fayette, el propio La Fayette y Mirabeau. Condorcet, que seguía siendo uno de sus principales dirigentes, exhortó a Francia a seguir el ejemplo de Estados Unidos, de cuyos líderes creía que ya sabían que «rebajarían su propia busca de la libertad si continuaban apoyando la esclavitud». En agosto de 1788, en Burdeos, André-Daniel Laffon de

Ladébat, hijo de un tratante del que ya hemos hablado, había denunciado valerosamente la trata, que consideraba «el mayor crimen público»,[15] punto de vista que recibió algo de apoyo, aunque no el suficiente para interesar a los asistentes a la primera reunión de la Asamblea Constituyente. Los enemigos plantadores de la Sociedad la describían como un nido de agentes británicos y no sólo amenazaron de muerte a sus miembros si persistían en sus actividades sino que el ex ministro de Marina Massiac organizó un club para cumplir ésta y otras amenazas. Clavière explicó a Clarkson que le acusaban de conspirar para fomentar una insurrección en Saint-Domingue. Por su parte, Clarkson creía que dos importantes miembros del comité encargado de estudiar el asunto de la abolición eran agentes de tratantes de Nantes, y Mirabeau le dijo que los tratantes habían solicitado los votos de todos los miembros de la Asamblea con quienes él había hablado de la abolición. Sumado a esto, a Clarkson le desanimó el extraño caso de Samuel de Missy, un honrado ciudadano de La Rochelle que, después de ser negrero, se había unido a la *Société des Amis des Noirs*, para abandonarla cuando la Cámara de Comercio de su ciudad le denunció, so pretexto de que su asociación podría sumir al puerto en la ruina.

En marzo de 1790, unas semanas después de que Clarkson regresara a Inglaterra, la Asamblea Constituyente debatió por fin la cuestión de la trata. Basándose en información obtenida principalmente de los ingleses, pues Francia aún no había llevado a cabo ninguna investigación sobre el tema, tres girondinos hablaron en nombre de la Sociedad de Amigos de los Negros: Vieuville des Essarts, Petion de Villeneuve y Mirabeau, con su «elocuencia shakespeariana»; el último preparó un potente discurso en el que describía con gran detalle los aspectos más brutales de la trata e inquirió socarronamente, al estilo de Montesquieu: «¿Y este comercio no es inhumano?», pregunta irónica que repitió varias veces, a modo de estribillo. Sin embargo, cometió el error de ensayarlo en una reunión del club jacobino; debido a su triunfo, sus enemigos, encabezados por el demagogo Antoine-Pierre Barnave (a menudo amigo de la libertad, como moriría proclamando en 1793 en el patíbulo), no sólo lograron evitar que lo pronunciara ante la Cámara sino que consiguieron que se aprobara un decreto que incluía la alarmante frase: «Quienquiera que impulse rebeliones contra los colonos será declarado enemigo del pueblo.»[16]

A pesar de todo, la Asamblea, con la presencia de diez diputados de las Indias occidentales, acabó por debatir el tema de la trata. A la pregunta de Mirabeau de por qué unas islas tan pequeñas enviaban a tantos diputados, la respuesta fue que en el imperio francés los esclavos se contaban en el prorrateo de escaños, aunque no pudieran votar (emulando la cláusula de los tres quintos de la Constitución de Estados Unidos); si se aceptaba la validez de este argumento, inquirió Mirabeau, ¿por qué no contar también los caballos de Francia?

Entre los antillanos había unos cuantos mulatos libres; por más que hubiesen prosperado en el mundo de los negocios y fuesen ricos,

ni los tratantes ni los plantadores creían que debían asistir. Arthur Dillon, soldado y descendiente de una antigua familia irlandesa, que representaba a Martinica, declaró que las colonias blancas se rebelarían en quince minutos si los mulatos asistían, pero la Asamblea dio carpetazo al asunto.

Poco después, una delegación de la recién fundada y revolucionaria *Armée Patriotique* (ejército patriótico) de Burdeos llegó a París e informó al Club Jacobino y a la Asamblea que la subsistencia de cinco millones de franceses dependía del comercio colonial y que tanto la trata como la esclavitud en las Indias occidentales resultaban vitales para la prosperidad de Francia; así pues, la Asamblea constituyó otra comisión con el fin de preparar un informe sobre la esclavitud, pero ésta hizo poco más que denunciar los intentos de provocar revueltas contra los colonos. A Mirabeau le hicieron callar a gritos cuando trató de oponerse a estas conclusiones y la Asamblea votó a favor de la propuesta de la comisión de no hacer nada, de modo que hasta 1793 la trata siguió recibiendo una subvención en forma de bonificación por cada esclavo desembarcado. De hecho, en 1790, su mejor año como puerto negrero, Nantes envió cuarenta y nueve buques a África. Parece ser que para los tratantes de esta ciudad radical en términos políticos, la palabra «libertad» significaba que la trata debía abrirse a todos.

A consecuencia de estos acontecimientos, en las Indias occidentales hubo agitación, y Vicent Ogé, un mulato radical, insistió ante las autoridades de Saint-Domingue para que a los mulatos se les permitiera participar en la Asamblea de París; «Mejor que perezcan las colonias que un principio», dijo ante los diputados de la capital francesa, cuando se le concedió brevemente la palabra; al ver que no le hacían caso, Ogé, que tenía ambiciones políticas y armas obtenidas en Norteamérica, izó la bandera de la insurrección en Saint-Domingue, cerca de Cap-François, pero tras varias escaramuzas fue derrotado; huyó a la parte española de la isla, donde le detuvieron y devolvieron al gobernador francés, que mandó atormentarlo en la rueda. Este desastre dio nuevos bríos a los mulatos en París y provocó más alborotos en las colonias. En París los debates sobre esta polémica se volvieron apasionados. Robespierre se sumó a la discusión abogando por la libertad total de los esclavos; «¡Que perezcan vuestras colonias si las conserváis a este precio...!», exclamó.

Al comienzo del año siguiente, la Asamblea condenó por principio la esclavitud, pero insistió en que la extensión de los derechos del hombre a los esclavos acarrearía con toda seguridad, al menos en esa etapa, muchos males; no obstante, los hijos de todos los padres libres, sin importar su color, serían ciudadanos de pleno derecho, concesión que, con todo y ser muy modesta, constituyó una traición a los ojos de los colonos. Ésta fue la primera condena de todas las legislaturas europeas.

En Saint-Domingue, los dirigentes de los negros libres y algunos esclavos siguieron tan de cerca como les era posible esta discusión;

los tratantes franceses habían importado tantos esclavos en los años noventa que ahora constituían la mayoría de la población de esta próspera colonia, o sea, unos cuatrocientos cincuenta mil, con menos de cuarenta mil blancos y cincuenta mil mulatos; los negros libres y los mulatos estaban dispuestos a atacar de nuevo al gobierno colonial, pero los esclavos se adelantaron y se alzaron el 22 de agosto de 1791. A partir de entonces, reinaron el machete y el hierro candente, y las plantaciones de caña quedaron arrasadas por los incendios provocados.

En París, demasiado tarde, el 28 de agosto, la Asamblea Constituyente declaró que quienquiera que llegara a Francia sería libre, fuera cual fuese su color; habían transcurrido veinte años desde la decisión tomada en Londres por lord Mansfield, y doscientos veinte desde la de un juez en Burdeos. Un diputado de esta ciudad, Béchade-Casaux, escribió una carta angustiada: «Los Estados Generales se ocupan todavía de la Declaración de los Derechos del Hombre que ha de servir de Preámbulo de la Constitución y me temo que esto pueda llevar a la supresión de la trata.»[17] Sin embargo, en París los acontecimientos se sucedieron tan de prisa que la Asamblea dejó de ocuparse del todo de los asuntos de Saint-Domingue; cierto que a las peores atrocidades cometidas en París en agosto de 1792 las precedió una revuelta por la escasez de azúcar, que a su vez se debía en parte a los acontecimientos en Saint-Domingue, aunque pocos fueron los que establecieron la relación entre una y otros, y en la colonia la situación se aproximaba cada vez más a la catástrofe. Los tratantes de Nantes (los Bouteiller, los Charaud, los Arnaud, o sea, los grandes inversores de la década anterior), perdieron todas sus propiedades en Saint-Domingue, cuyo valor ascendía a más de sesenta millones de libras francesas, en la única revolución de esclavos que haya triunfado en la historia.

Por fin, el 4 de febrero de 1794, la Convención de París declaró la emancipación universal de los esclavos (aunque no llegó a declarar la ilegalidad de la trata). La declaración se celebró en el Templo de la Razón (Nôtre-Dame) y hubo numerosas «fiestas revolucionarias» en todo el país; se publicaron cientos de grabados y se compusieron canciones de denuncia de la esclavitud; en Nantes, un oficial negrero expresó con elocuencia su agradecimiento a la República. El festejo más elaborado tuvo lugar en Burdeos, en cuyo Templo de la Razón (la catedral de San Andrés) el implacable Tallien, representante de la Convención, pronunció un discurso maravillosamente entusiasta, en presencia de doscientos negros, al término del cual los organizadores asieron del brazo a los hombres y mujeres negros y los acompañaron en procesión al hotel Franklin, donde les esperaba un copioso festín.[18] Por cierto que, estando en Burdeos, Tallien se enamoró de la hija de uno de los más destacados negreros de la ciudad, Dominique Cabarrus, con quien se casó poco después, y que «le endulzó la vida» y dirigió su carrera.

Para entonces, habían muerto los pioneros del movimiento aboli-

cionista francés Mirabeau, Clavière, La Rochefoucauld, Brissot, Lavoisier, Condorcet y Petion —el primero en la cama; el segundo por su propia mano en prisión; el tercero a manos de un asesino; el cuarto por suicidio, los quinto y sexto, guillotinados, y el séptimo comido por lobos cuando huía de su refugio—. Todo su logro se reducía a haber conseguido que se aboliera la subvención por el transporte de esclavos.

Francia, sin embargo, se había visto sumida en acontecimientos tan espantosos que a los hombres les costaba tener en cuenta los grandes problemas morales. «La Revolución», tuvo que reconocer Clarkson, «era más importante para los franceses que la abolición de la trata»;[19] pero, pese a los apuros a que se vio sometido al final de su vida, Mirabeau, «un ejército por sí solo», en palabras de La Fayette, no perdió nunca su interés por el problema de la esclavitud, cosa que no impidió que cinco meses después de su prematura muerte en abril de 1791, Bernard Aîné & Cie. mandara a África un buque negrero con su nombre con el fin de llevar trescientos esclavos de Angola a Martinica.

La Revolución francesa y sus atrocidades ayudaron mucho a los paladines de la trata en Gran Bretaña, pues ahora podían presentar cualquier cambio como subversivo en potencia y alegar que la Ilustración acarreaba la barbarie. El reformador del sistema jurídico Samuel Romilly escribió: «Si alguien desea hacerse una idea acertada de los efectos malignos producidos en este país por la Revolución francesa... debería intentar llevar a cabo una reforma basada en principios humanistas y liberales...»[20] Así pues, no era de sorprender que cuando, en abril de 1791 —tras muchos meses de recopilación de pruebas, para lo cual revisó no menos de trescientos veinte barcos en distintos puertos ingleses y navegó algo más de once mil kilómetros— se viera entorpecida la moción que Wilberforce pudo por fin introducir para que el Parlamento aprobara una ley que prohibiera la trata.

No obstante, nadie presentó justificaciones razonadas de la esclavitud o de la trata, sino que insistieron en que la abolición no era ni práctica ni sensata, en lugar de hacer hincapié en los beneficios de la trata, como habían hecho en 1789. Así, Tommy Grosvenor, «panza de tonel», un anciano diputado por Chester, reconoció que la trata «no [es] un oficio agradable, pero tampoco lo es el de un carnicero y, sin embargo, las chuletas de oveja son buenas»; el concejal de Londres Watson, director del Banco de Inglaterra, alegó, como tantos lo habían hecho ya, que a los nativos de África se les sacaba de una vida peor que la esclavitud en su propio país para darles una existencia más suave; Banastre Tarleton señaló que los mismísimos monarcas africanos no se oponían a que continuara la trata; John Stanley, el agente de Nevis y diputado por Hastings, se manifestó firmemente contrario a la abolición, que describió como injusta para los plantadores y los tratantes, pues les perjudicaba sin compensación. Numerosas fueron las alusiones a Francia: en cuanto Gran Bretaña abolie-

ra la trata, los galos les robarían este comercio; más valía aguardar a que Francia diera el primer paso.

También se pronunciaron algunos discursos inspirados: «Entre nosotros no podríamos soportar nada que se asemejara a la esclavitud, ni siquiera como castigo, entonces, ¿hemos de aceptar el ejercicio del más despótico de los poderes sobre millones de seres que, que nosotros sepamos, no sólo eran inocentes sino que tenían mérito?» James Martin, un banquero y diputado por Tewkesbury, se burló de la Cámara de los Comunes por estar tan dispuesta a castigar al procónsul Warren Hastings por su conducta en el este, mientras que no hacía nada contra esta abominable práctica en el oeste. ¿Que la trata se practicaba con generosidad? Debía de ser una nueva forma de generosidad; comentó John Courtenay, diputado por Tamworth, un erudito e ingenioso irlandés de la «escuela de Diógenes». Fox y Pitt hablaron a favor de Wilberforce; el primero pidió a la Cámara que «diera a conocer a toda la humanidad su aborrecimiento por una práctica tan monstruosa, tan salvaje y tan repugnante ante todas las leyes, humanas y divinas»; se mofó de que se afirmara que a muchos de los esclavos capturados en África se les castigaba por adulterio: «¿Era el adulterio un delito que teníamos que ir a castigar hasta África? ¿Era éste el modo con que demostraríamos la pureza de nuestro carácter nacional? [...] Vaya una peregrinación extraordinaria por un propósito extraordinario.» Según Burke, «comerciar, no con el trabajo del hombre sino con los hombres mismos, equivalía a devorar la raíz en lugar de saborear el fruto de la diligencia humana». Sin embargo, en Bristol, por donde era diputado, cuando Wilberforce perdió por ciento sesenta y seis votos contra ochenta y ocho, doblaron las campanas de las iglesias, se dispararon cañones en Brandon Hill, se hizo una hoguera y hubo fuegos artificiales, y a los trabajadores y marineros se les concedió media jornada de fiesta.[21] «El comercio hizo sonar sus bolsillos», escribió Horace Walpole a Mary Berry, «y ese sonido suele prevalecer entre la mayoría».[22]

De hecho, 1791 fue un buen año para la trata británica. Los tratantes ingleses obtenían pingües beneficios del mercado cubano de esclavos, ahora abierto; así, en los registros figuran treinta buques ingleses que ese año entregaron esclavos en La Habana, entre ellos el capitán Samuel Courtland, de la rama de Delaware de esta familia hugonote, en el *Vela Ana*, y, en marzo, el capitán Hugh Thomas, en el *Hammond*.[23]

No obstante, pese al revés en el Parlamento, la campaña continuó. En 1792 en toda Gran Bretaña se redactaron al menos quinientas peticiones contra la trata; en Birmingham, un destacado cuáquero preguntó si para reconstruir la Casa de los Amigos debían aceptar apoyo financiero de los fabricantes de armas Framer & Galton, que habían suministrado armas para la trata y hasta habían participado en ella. Se llegó incluso a lanzar una campaña para boicotear el azúcar de la caña cultivada por esclavos.

Wilberforce, Clarkson y los abolicionistas se alegraron mucho al

recibir una asombrosa noticia de Dinamarca: en marzo de 1792, como resultado de un informe de la gran comisión sobre la trata de negros, tres de cuyos miembros eran directores de la monopolística compañía Báltico-Guinea, el gobierno danés abolió la importación de esclavos de África en sus islas. Los daneses llevaban ciento cincuenta años participando a pequeña escala en la trata, si bien ésta les había resultado poco provechosa en su conjunto, y aunque sólo mantenía los fuertes en África occidental para servir a sus tres diminutas colonias en las Indias occidentales, el país había mandado unos cien buques a África en los últimos quince años. Sin embargo, el azúcar de las Antillas danesas era importante para muchos mercaderes, entre ellos la poderosa familia Schimmelmann. Antes de crear la comisión sobre la trata negra, Ernesto Schimmelmann, el liberal, previsor y capaz ministro de Finanzas —influido en parte por su amor a Inglaterra, la principal promotora de la abolición, aunque poseía todavía cuatro plantaciones en Saint Croix—, había enviado al teólogo Daniel Gotthilf Moldenhawer a Madrid a ver si podía cambiar con España los fuertes daneses en la costa de Guinea por la isla Cangrejo, en el Caribe, pero no lo logró; además había ideado proyectos inteligentes para crear plantaciones de algodón en la Costa de Oro, con lo que el Pasaje Medio sería innecesario.

En Copenhague, la prudente declaración real sobre la trata fue tajante: «Nosotros, Christian VIII... como resultado de... investigaciones... estamos convencidos de que es posible, y será ventajoso para nuestras islas en las Indias occidentales, desistir de la compra de nuevos negros, en cuanto las plantaciones cuenten con un número suficiente para propagarse y cultivar la isla.» Así pues, después de 1803 la trata estaría prohibida y entre 1792 y el final de este plazo se dejó de gravar tanto las esclavas importadas como las que ya trabajaban en los campos.[24]

Pero hasta 1803 cualquier país podía introducir esclavos en las islas danesas y, pese a la prohibición de exportarlos de allí, Saint Thomas, cerca de Puerto Rico, siguió siendo un mercado de paso para los españoles que según parece alcanzó su auge en 1800. Resulta difícil desentrañar la verdad sobre este comercio, pues algunos barcos norteamericanos e ingleses navegaban con pabellón danés incluso después de 1808.

En Dinamarca la trata se abolió porque en las Indias occidentales danesas el precio de los esclavos era bajo, porque el gobierno estaba seguro de que los británicos la abolirían al poco tiempo y porque en los dos o tres buques que zarpaban desde Copenhague cada año morían demasiados miembros de la tripulación; además, resultaba caro mantener los fuertes en la costa de Guinea, como Christiansborg, en Accra, y los daneses creían que podían obtener los esclavos que necesitaran si alentaban el incremento por medios naturales.

Con todo, la trata danesa prosperó entre 1792 y 1802; muchos esclavos llevados a las Antillas danesas de Saint Croix y Saint Thomas eran reexportados, a menudo a Cuba, adonde fueron unos doscientos

buques daneses entre 1790 y 1807, con muchos más de doce mil esclavos.

En abril de 1792, alentado por la noticia de la abolición de la trata en Dinamarca, Wilberforce introdujo de nuevo un proyecto de ley a favor de hacer lo propio en Gran Bretaña. A continuación tuvo lugar uno de los mejores debates en la historia de las asambleas legislativas. Wilberforce empezó con «África, África, tus sufrimientos han sido el tema que ha dado un vuelco a mi corazón y lo han comprometido. Tus sufrimientos, ninguna lengua puede expresarlos». Ahora que Dinamarca había abolido la trata, ¿podía Gran Bretaña ir a la zaga?, preguntó. Describió cómo, apenas el año anterior, seis capitanes británicos habían disparado sobre un asentamiento africano en el río Calabar con el único fin de bajar el precio de los esclavos, causando la indignación de un capitán francés presente. A continuación, según las actas del debate, «La Cámara, en un arranque de indignación, vociferó: "¡Nombre! ¡Nombre" El señor Wilberforce se resistió largo tiempo. Por fin los gritos lo superaron y dio los siguientes nombres de barcos y capitanes: el barco *Thomas*, de Bristol, capitán Phillips; el *Betsey*, de Liverpool, capitán Doyle; el *Recovery*, de Bristol; el *Wasp*, capitán House; el *Thomas*, de Liverpool, y el *Anatree*, de Bristol».

Como en anteriores debates, hubo muchas declaraciones a favor del statu quo, la primera de James Baillie, un escocés de Inverary, agente para Grenada, que había vivido tanto en esa isla como en Saint Kitts; poseía una plantación en Demerara y habló, en su único discurso en la Cámara de los Comunes, del «alocado, irrealizable y visionario proyecto de abolición»; en su opinión, existía brutalidad en incontables barcos, no sólo en los buques negreros, y en incontables ejércitos europeos; existía más miseria en la parroquia de Saint Giles en Londres, donde él poseía una casa, que en las colonias; afirmó que la revolución en Saint-Domingue la había provocado directamente la desafortunada discusión acerca de la abolición de la trata. Luego Benjamin Vaughan, un mercader unitario que confesó ser de las Indias occidentales por nacimiento, profesión y fortuna privada, defendió también a los plantadores; posteriormente se convertiría en un radical extremista y huiría a Francia bajo la sospecha de ser un traidor; pasó el resto de sus días en Estados Unidos y allí murió. El que sería lord Liverpool y en el siglo siguiente primer ministro durante muchos años, pero entonces simplemente Robert Jenkins, señaló que ninguna de las importantes naciones dedicadas a la trata había dado muestras de querer seguir el ejemplo británico y que Dinamarca carecía de importancia. Banastre Tarleton lanzó nuevas invectivas contra la locura de permitir que «una facción de sectarios, sofistas, entusiastas y fanáticos» destruyera un comercio que suponía ochocientas mil libras anuales y empleaba a cinco mil marineros, así como ciento sesenta barcos.

Pero los discursos que atacaban la trata fueron excepcionalmente buenos. Así, Robert Milbanke, el futuro suegro de lord Byron, alegó,

siguiendo a Adam Smith, que donde se usaba la esclavitud como mano de obra «cada operación se llevaba a cabo de modo basto y poco profesional».

A continuación siguió el discurso decisivo. Henry Dundas, el «indispensable coadjutor» del ministerio, el tesorero de la armada y principal político en la Junta de Control de la Compañía de las Indias Orientales, de hecho ministro de Escocia y de India, cuyo control sobre Pitt era tan profundo como inexplicable, introdujo, con fuerte acento escocés y poca gracia, la palabra «gradualmente» en el texto del proyecto, «como compromiso». Según dijo, pretendía proponer un término medio; aceptó que la trata «debería abolirse a la larga, con medidas moderadas que no invadieran la propiedad de los individuos ni atacaran demasiado súbitamente los prejuicios de nuestras islas de las Indias occidentales», pues sin duda cualquier nueva ley precisaba la colaboración de los plantadores; convino en que los esclavos recién importados bien podrían inspirar rebeliones; declaró como de paso que la red de inversiones imperiales en tierras no desarrolladas suponía un fuerte argumento contra la abolición inmediata y sugirió un par de enmiendas más: la prohibición de importar esclavos viejos, y un acuerdo, como el de Estados Unidos, de abolir la trata extranjera. Propuso el 1 de enero de 1800 como fecha para poner fin a la trata, pero otros, entre ellos Pitt, «no veían por qué no era preferible 1793»; también se propusieron los años 1794 y 1795. Lord Carhampton, cuyo abuelo había sido gobernador de Jamaica, aprovechó la ocasión para comentar que «los caballeros podían hablar de lo inhumano, pero no veía qué derecho tenía alguien de infligir un discurso de cuatro horas a un grupo de hombres inocentes, dignos y respetables». Dundas era un formidable oponente parlamentario para los abolicionistas; así, lord Holland recordó que «nunca vacilaba al hacer declaraciones, y, sin intentar responder a los argumentos, los tildaba de absurdos y ridículos o, tras alguna audaz y equivocada declaración o máxima inaplicable, afirmaba confiado que la había refutado». Cabe señalar que en 1778, Dundas había tomado partido por el esclavo Joseph Knight en una versión escocesa del caso Somerset; pero el tiempo, el poder y la edad parecían haber hecho mella en él y lo razonable de sus dilaciones no ocultaba que ahora tomaba partido por los intereses de las Indias occidentales.

Charles James Fox lo ridiculizó: los que abogaban por la «moderación» le hacían recordar un pasaje de la vida de Cicerón escrita por Middleton: «Abrir en plena noche la casa de un hombre y matarlo, a él, a su esposa y a su familia, constituye ciertamente un crimen atroz, merecedor de la muerte, pero hasta esto puede hacerse con moderación.» Señaló que si un buque de Bristol iba a Francia y los demócratas vendían a los aristócratas como esclavos, «esta transacción... horrorizaría a todos los hombres... porque eran de nuestro color». En opinión de Fox, si las plantaciones no podían cultivarse sin esclavos, no deberían cultivarse en absoluto.

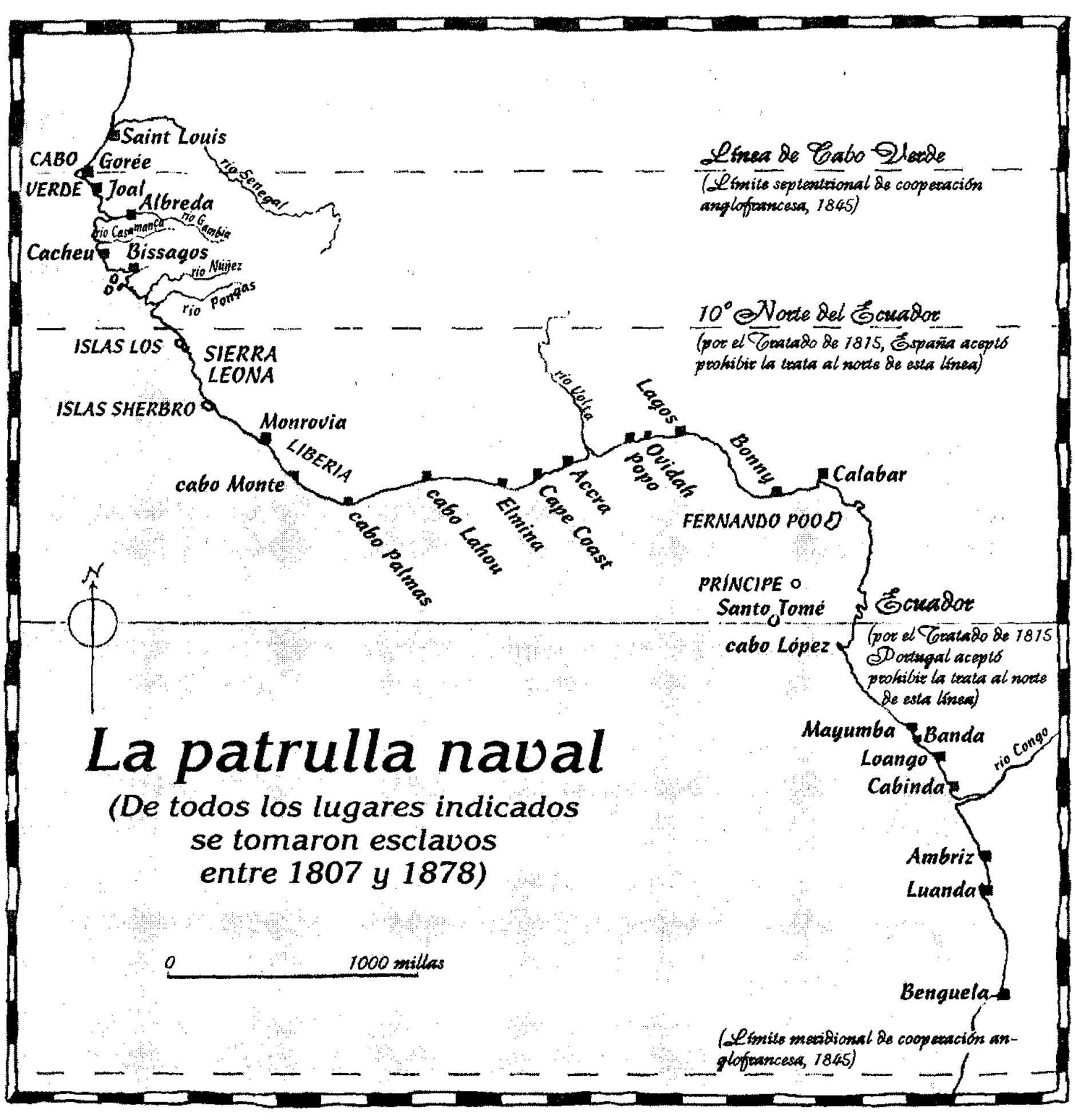
Pitt, el primer ministro, pronunció lo que todos consideran el dis-

curso más elocuente de su carrera. Si bien confesó sentirse cansado —ya eran las cinco de la mañana cuando empezó a hablar—, describió la trata como «el mayor mal que la raza humana haya puesto en práctica». Analizó la posición de Dundas sin perder el hilo de la suya. ¿Cómo iba a abolirse la trata si cada nación «esperaba prudentemente la concurrencia de todo el mundo»? En los últimos veinte minutos de su discurso, Pitt pareció «especialmente inspirado», según sus amigos. Imaginó que un senador romano, observando el resto del mundo en el siglo II d. J.C., podía hablar con los «bárbaros británicos» y decirles que «eran un pueblo que nunca alcanzará la civilización». Exhortó a los diputados a que devolvieran a los africanos «el rango de ser humano», de inmediato, sin dilación. Hacia el final citó dos versos de Virgilio: *Nos primus equis Oriens afflavit anhelis; / Illic sera rubens accendit lumina Vesper...* Se dice que en aquel momento los primeros rayos del sol penetraron en la Cámara de los Comunes por detrás del asiento del orador, aunque, por desgracia, según Ehrman, el biógrafo de Pitt, no existen pruebas de que esto ocurriera.

La Cámara de los Comunes votó, pues, a las seis de la mañana del 3 de abril; el resultado fue de doscientos treinta a favor de la moción enmendada de Dundas de que «la trata se aboliera gradualmente», contra ochenta y cinco. Regresando a casa a pie, en un Londres dormido, Fox, Charles Grey, el futuro primer ministro que adoptaría la ley de la reforma electoral, y William Windham, que abandonaría posteriormente la causa de la abolición por razones que no quedan claras, estuvieron de acuerdo en que el discurso de Pitt «constituía una de las más extraordinarias muestras de elocuencia que hubiesen oído en su vida»; creían haber presenciado el momento supremo de la democracia parlamentaria.[25]

La votación de estas mociones, aunque insuficientes para Wilberforce, Fox, Burke y Pitt, constituyó un cambio notable respecto a lo ocurrido el año anterior. El principal acontecimiento en la política de la época fue, sin embargo, la revolución en Saint-Domingue, que ya estaba provocando una auténtica escasez de azúcar, y no sólo en Francia. Quizá ese terrible acaecimiento llevara a los miembros del Parlamento a comprender que un día habría de llegar el fin del sistema de plantaciones con mano de obra esclava. Por supuesto, se mencionó Saint-Domingue en los debates: ¿de quién habían aprendido los esclavos las crueldades que ejercían?, inquirió Samuel Whitebread, el cervecero inconformista. ¿De quién sino de los plantadores franceses?

A continuación la Cámara de los Lores debatió las mociones de Wilberforce y de Dundas. El canciller, todavía el viejo y obstinado lord Thurlow, se preguntó por qué, si la trata era un crimen tan vil, la Cámara de los Comunes no se había dado cuenta de ello hasta 1792. El duque de Clarence y futuro rey Guillermo IV eligió pronunciar su primer discurso en esta ocasión y declaró, probablemente con el apoyo de su padre, Jorge III, que poseía pruebas irrefutables de que a los esclavos no se les trataba del modo que tanto inquietaba al público;



La patrulla naval

(De todos los lugares indicados se tomaron esclavos entre 1807 y 1878)

después de todo, había estado en Jamaica como guardiamarina de la armada y cuando enfermó le cuidó una famosa enfermera mulata, Couba Cornwallis; en su opinión, la existencia de los esclavos era la de una dicha humilde. No obstante, y pese a este sermón real, los lores apoyaron la enmienda de Dundas. Cabe señalar el interesante comentario de lord Barrington, nieto de William Daines, un tratante de Bristol que comerciaba con Virginia y Maryland, en el sentido de que los esclavos le parecían tan felices que a menudo deseaba encontrarse en su situación.[26]

Lo que la enmienda de Dundas representaba en la práctica no estaba precisamente claro. Gran Bretaña se había comprometido a abolir la trata, en un momento no especificado del futuro, en una fecha que parecía depender del propio Dundas, que a diario dejaba claro que la moción dilatoria no era sino una treta para un aplazamiento indefinido. Por fin se acordó fijar el fin del plazo a principios de 1796, un plazo que nadie esperaba que se cumpliera. Los oradores más brillantes de la historia británica habían sido superados, al igual que Wilberforce, jefe parlamentario del más poderoso movimiento de agitación que hubiese experimentado un país. Sin duda las consecuencias se habrían desvelado de inmediato cuando se reanudaron las sesiones del Parlamento a principios de 1793, y Wilberforce, Clarkson y sus amigos habrían actuado de modo distinto de no ser porque la guerra con la Francia revolucionaria estaba a punto de estallar; la contienda empezó en febrero, justo después de la ejecución de Luis XVI. A Wilberforce su oposición al conflicto le acarreó la pérdida de todos los apoyos, y Pitt, responsable de una nación en guerra, tuvo que desviar su atención a asuntos menos humanitarios. Por cierto que no se entiende la historia inglesa sin saber que por entonces las sesiones del Parlamento se celebraban de enero a agosto, nunca en otoño.

Ahora, además, cualquier ataque a la trata podía tomarse como una agresión a las antiguas instituciones británicas, que al parecer muchas gentes ponían en entredicho, precisamente a causa de la Revolución francesa y de la guerra. Éste no parecía el momento adecuado para las aventuras. En abril de 1793, en la Cámara de los Lores, lord Abingdon, en su juventud paladín de la libertad —y de John Wilkes—, vinculó la exigencia de abolir la trata a la desastrosa obsesión con los derechos del hombre que tanto había perjudicado a Francia. «¿Qué significa de hecho la abolición de la trata sino la libertad y la igualdad?» En este debate, el duque de Clarence volvió a declarar que sería poco político y muy injusto abolir la trata, y describió a Wilberforce como un fanático o un hipócrita. El príncipe de Gales afirmó que su hermano «Guillermo ha pronunciado un discurso incomparable».[27]

De momento, pues, tratantes como Richard Miles y Jerome Bernard Weuves, de Londres, con sus buques el *Spy* y el *Iris*; sir James Laroche y James Rogers, de Bristol, con el *African Queen* y el *Fame*, así como John Tarleton, Daniel Backhouse, Peter Baker, James Dawson y Thomas Leyland, de Liverpool, con el *Eliza*, el *Princess Royal* y

el *Ned*, podían dormir tranquilos, y sus capitanes, entre ellos Samuel Courtauld y Hugh Thomas, podían mecerse felices en sus hamacas. Sus equivalentes en Norteamérica, Río de Janeiro y hasta La Habana, parecían igualmente confiados. Es cierto que la extensa trata gala había decaído como consecuencia de la revolución y de la guerra, pero los años de mediados de la última década del siglo fueron buenos para los vecinos de Francia.

En la principal colonia británica, Jamaica, la trata funcionó muy bien en 1793: importó veintitrés mil esclavos, el mayor número que hubiese importado hasta entonces; el total entre 1791 y 1795 fue de unos ochenta mil, muchos más que en cualquier otro quinquenio, aun cuando al menos quince mil fueron reexportados a Cuba. En 1791 empleó a doscientos cincuenta mil esclavos y esta cifra subiría a trescientos mil en 1797. Asimismo, la producción de caña aumentó de sesenta mil kilos en 1791 a más de setenta mil en 1800; el mejor año de Jamaica fue 1805, cuando ocupó el primer lugar mundial en la exportación de azúcar, con una producción de casi cien mil toneladas.[28] Además, por primera vez, en los años posteriores a la revolución de Saint-Domingue, Jamaica producía cantidades sustanciales de café, alcanzando las veintidós mil toneladas en 1804. Para entonces, Gran Bretaña exportaba o reexportaba tanto café como lana.

Por supuesto, a los plantadores de Jamaica les horrorizaba la idea de abolir la trata, y se afanaron no sólo en reforzar la resistencia a ella en Westminster, sino que empezaron a hacer todo lo posible por alentar la procreación en la isla. Así, una ley jamaicana de 1792 ofrecía incentivos a hacendados y capataces que mostraran un incremento natural a lo largo del año. La esposa del gobernador, lady Nugent, escribió en su diario que Lewis Cuthbert, un plantador, le dijo que en su plantación de Clifton, en la llanura de Liguanea, ahora parte de Kingston, «daba dos dólares a cada mujer que diera a luz un hijo sano».[29]

Para colmo, se cumplió lo que habían alegado en los debates de Londres buen número de los adversarios de la abolición, y la suposición de que los británicos podían estar a punto de ponerle término estimuló a sus rivales. Cuando el embajador holandés en Londres se enteró del primer voto en la Cámara de los Comunes, mandó un mensajero a Amsterdam a fin de que sus conciudadanos aprovecharan la oportunidad; pero aunque esto alentó un breve renacimiento de la trata holandesa, esta actividad a gran escala resultó impensable con la conquista del país por los franceses y la creación subsiguiente, en 1795, de la República Bátava, dominada por Francia. No obstante, en los Países Bajos, la abolición resultaba inaceptable y unos años después el fiscal de Elmina, en la Costa de Oro, Jan de Maree, escribía que acarrearía «un perjuicio irreparable a nuestra mayor fuente de comercio»,[30] y esto a pesar de que en el imperio holandés la trata no se recuperó después de la cuarta guerra anglo-neerlandesa, a principios de los noventa del XVIII, y que los norteamericanos suministraban a los colonos de Surinam muchos de los esclavos que precisaban.

Las noticias de Estados Unidos también resultaron descorazonadoras para los abolicionistas. Pese al proceso contra el bergantín *Hope*, del que hablamos en el capítulo veinticinco, los juicios entablados contra otros buques no tuvieron éxito y la ley no inmutó a los tratantes de Rhode Island. Siguiendo su táctica habitual, los cuáqueros trataron de convencer por correspondencia, pero en este caso en vano. El doctor Samuel Hopkins, de Newport, dijo a Moses Brown que un impresor que le prometió imprimir uno de sus folletos le explicó después que «había consultado a sus amigos y todos le dijeron que dañaría mucho sus intereses si lo hacía, pues ofendería tan gravemente a tantos clientes suyos que participan en la trata, se relacionan con ella o la apoyan, que no le resulta prudente hacerlo... De nada sirve que le diga que ha traicionado a su profesión».[31] Por cierto que en 1792 Kentucky entró en la Unión como estado esclavista. Cuando el Sur (Georgia y las Carolinas) renunció al territorio del oeste, se estipuló que el nuevo estado debía tener esclavos. Por entonces, las poblaciones del norte y del sur de la nueva nación eran más o menos iguales y se esperaba que la expansión demográfica fuese equivalente.

En Cuba, en lugar de limitarse, los intereses en la trata se extendían, y los tratantes de Liverpool, como Baker & Dawson y Thomas Leyland, participaban a fondo en ella. En la Cuba de 1792 más de doscientas veinte mil hectáreas se dedicaban ya al cultivo de la caña, comparadas con las poco más de mil doscientas en 1762; había quinientos treinta ingenios en toda la isla y la población esclava, aunque mucho menor que la de sus vecinos, ascendía a más de ochenta mil. Los refugiados franceses de Saint-Domingue creaban cafetales en el este de Cuba y cerca de La Habana, y a menudo empleaban más esclavos que los plantadores de caña. Por primera vez se introdujo el motor a vapor en las plantaciones y los ingenios, pero esta innovación tecnológica no pareció mermar la necesidad de importar esclavos de África.

En 1792 Francisco de Arango e Ignacio, conde de Casa Montalvo, jóvenes y cultos miembros de la oligarquía hacendada en Cuba, ambos hijos de hombres que recordaban la ocupación británica de La Habana, emprendieron un viaje de investigación a Inglaterra. Arango, que entonces contaba unos veinte años, era el criollo más inteligente de su generación y más tarde sería conocido como el «Colbert de Cuba»; reconocía que la trata era cosa miserable; lo que quería era un suministro adecuado de esclavos para que su isla compitiera con Jamaica y, logrado esto, poner fin a la trata. Por cierto que la condesa de Merlín, sobrina de Montalvo, expresaría en los años cincuenta del siglo XIX lo que Arango pensaba cincuenta años antes, a saber, que «no hay nada más justo que la abolición de la trata, ni nada más injusto que la abolición de la esclavitud», pues ésta violaría el derecho a la propiedad,[32] un ataque a algo que todos los gobiernos habían apoyado y hasta ayudado a financiar. Arango explicó a los ministros españoles que gracias al elevado precio del azúcar y a la caída de la

producción francesa en Saint-Domingue, Cuba podría ser tan rica como México, para lo cual sólo hacía falta la libertad de importar esclavos en Cuba durante ocho años. Como resultado de esto, en 1792, por primera vez un buque cubano, *El Cometa*, al mando del capitán Pedro Laporte, salió de La Habana directamente a África, con un cargamento de aguardiente, tabaco y algo de azúcar blanco y, sin perder un solo tripulante, regresó con doscientos treinta y tres esclavos, ochenta y tres de los cuales eran mujeres; en septiembre del mismo año, otra expedición hizo lo mismo, al mando del capitán francés Pedro Lacroix Dufresne.[33]

Así, en los mismísimos años en que la cuestión de la abolición se planteaba de modo tan sensacional en Gran Bretaña, la mayor potencia comercial del mundo, la trata prosperaba como nunca en una isla en la que esta nación y Estados Unidos tenían tantos intereses. De las estadísticas oficiales se desprende que en 1790 unos cincuenta buques amarraron en La Habana con un total de dos mil doscientos esclavos; de ellos, seis, el *María* de James de Wolf entre otros, eran norteamericanos; dos, holandeses; treinta, españoles; siete, ingleses; uno, «angloamericano»; dos, franceses; tres, daneses y dos, de origen desconocido. El año siguiente la trata libre se amplió hasta 1798 en La Habana; se derogaron la antigua subvención, el impuesto per cápita y la norma de que una tercera parte de los esclavos importados debían ser mujeres; se elevó a quinientas toneladas el tonelaje de desplazamiento máximo de los buques negreros extranjeros; además, pudieron establecerse legalmente en La Habana los agentes de tratantes extranjeros, como Allwood, el representante de Baker & Dawson de Liverpool y, después de 1792, incluso agentes franceses, que en teoría habían sido excluidos hasta entonces, aunque quizá unos treinta y dos buques negreros galos habían hecho escala en La Habana entre 1790 y 1792. Entretanto, Allwood seguía siendo el mayor importador y el capitán general de Cuba eludió la orden de expulsión expedida por el gobierno en Madrid por intentar sobornar a los funcionarios.

Mientras que los mercaderes de Liverpool mantuvieron con creces su interés, los de Estados Unidos compensaron en Cuba la pérdida de algunos mercados en Norteamérica; de hecho, en el último decenio del siglo el destino más frecuente de los buques esclavos estadounidenses fue Cuba, dejando muy atrás a Carolina del Sur, Rhode Island y Georgia. Cuba suponía, como señaló la firma de J. y T. Handasyde Perkins, de Boston, «un negocio para el que estamos especialmente bien situados... Obtendremos un cinco por ciento de beneficios».[34] Esto significaba en ocasiones llevar de Savannah, en Georgia, a las islas de Barlovento un cargamento de arroz o índigo a cambio de esclavos y revenderlos en Cuba, cosa que hizo, por ejemplo, el capitán William McNeill en el *Clarissa* de los Perkins.

Este comercio entre Norteamérica y Cuba era, por supuesto, ilegal, pues la ley federal de Estados Unidos prohibía la trata con países extranjeros, por lo que los mercaderes se arriesgaban a ser procesados. De hecho, Sinclair y Waters, propietarios del *Abeona*, fueron lle-

vados a juicio por Stephen Cleveland; perdieron, pero se negaron a pagar la multa de cuatro mil libras, de modo que el tribunal les expropió tres barcos; Sinclair y Waters apelaron, el tribunal se enzarzó en una discusión sobre competencias, y no pudo evitar que el *Abeona* zarpara de nuevo.

En estos años, Salem, cuyos mercaderes habían tenido poco que ver con la trata, se convirtió en el puerto negrero más importante de Massachusetts. Los hermanos Joseph y Joshua Grafton eran los principales tratantes, pero pronto los alcanzaron John White y George Crowninshield, aunque el negocio se les antojó caro: «Vemos que los buenos esclavos no se consiguen por menos de doscientos galones de ron cada uno», escribieron al capitán Edward Boss, que quería llevar uno de sus buques a los puertos negreros africanos,[35] pero, sin importar el precio, en 1794 encontramos al capitán Boss vendiendo esclavos en el río Surinam.

James de Wolf, el destacado capitán y mercader de esta era de la trata en Norteamérica, fue uno de los capitanes que viajaron a menudo a La Habana en esos años. Con sus «mejillas sonrosadas, nariz chata, ojos grises, labio superior tan fino como un cepillo de carpintero y manos grandes y capaces de marinero», era uno de cinco hermanos de Bristol, en Rhode Island, que fueron todos capitanes negreros en un momento dado, eran hijos de Mark Antony de Wolf, quien como recordaremos del capítulo catorce, había capitaneado buques negreros para su suegro Simeon Potter a principios de los años setenta. Los De Wolf entraron en la trata por derecho propio después de la revolución americana; James de Wolf, héroe de varias batallas navales contra los británicos, fue un hombre excepcional, pues antes de cumplir los veinte años era patrón de su propio barco y antes de los veinticinco ya había ganado suficiente dinero con la trata para vivir el resto de la vida. Si bien operaba desde una casa en Mount Hope, en las afueras del pequeño puerto de Bristol, en ocasiones iba a Charleston o a Savannah a supervisar el desembarco de esclavos de sus buques. Sensato, se casó con la hija de William Bradford, senador y propietario de la mayor destilería de ron de Bristol, cuando el ron constituía todavía el principal cargamento de los buques negreros que navegaban a las costas africanas. En una carta a su próspero sobrino en 1794, Simeon Potter explicaba que, pese a la nueva ley federal que prohibía a los ciudadanos estadounidenses transportar esclavos a otras naciones, existían numerosas maneras de equipar los buques para la trata. James aprovechó su consejo y él y otros miembros de su familia organizaron ochenta y ocho expediciones a África de 1784 a 1807. A fin de aprovechar aún más esta clase de mano de obra, James de Wolf adquirió una plantación de caña en Cuba y fue uno de los primeros norteamericanos que invirtieron en la isla después de que en 1790 fuese legal hacerlo.[36]

Pero no sólo en Cuba se aprovechaban los plantadores y los tratantes de las nuevas condiciones, pues en los años noventa también en Lima se extendió la trata. Los esclavos solían comprarse en Bue-

nos Aires o Montevideo y se llevaban por tierra a Perú, cuyo principal tratante era José Antonio del Valle Cortés, bien relacionado alcalde de Lima, que había sido nombrado conde de Premio Real por sus servicios en la lucha de esta colonia con la rebelión inca de Túpac Amaru; entre 1792 y 1803 vendió una media de doscientos setenta esclavos al año en el mercado de Lima; su hijo Juan Bautista adquirió una grandiosa hacienda azucarera, *La Villa*, al sur de Lima y puso a mil quinientos esclavos a trabajar en sus cañaverales. En Caracas aumentaron igualmente las ventas, sobre todo a los plantadores de cacao del valle; así, a finales del siglo se vendían trescientos cincuenta cautivos al año, principalmente a través de otro agente de Baker & Dawson de Liverpool, Edward Berry.[37]

Si bien las noticias internacionales resultaban más bien desalentadoras, los abolicionistas se consolaron en su propio país; les alentó un *crash* financiero en Bristol, algunos de cuyos mercaderes más destacados se arruinaron, entre ellos James Rogers, el más vociferante adversario de la abolición. El último de una gran serie de admirables filósofos escoceses, James Beattie, publicó el segundo volumen de sus *Elements of Moral Science* (*Elementos de ciencia moral*), donde declaraba con firmeza que «todos los hombres de la tierra, sea cual sea su color, son hermanos nuestros».[38] Como era costumbre en los escritores británicos de la época, seguía a Montesquieu. Además, aunque la nueva guerra con Francia retrasó las innovaciones políticas, su impacto en el comercio fue el mismo que el de todas las guerras del siglo y, debido a la contienda y a que tantos buques mercantes se convirtieron en piratas, ningún barco negrero salió de Liverpool en 1794.

Pero hubo nuevos mercaderes dispuestos a aprovechar cualquier oportunidad que se presentara gracias a la reanudación de la guerra en Europa. Más que Francia, Estados Unidos era el obvio candidato a suceder a Gran Bretaña como mayor país negrero del mundo, en caso de que la abolición se aprobara en Londres. En 1796, Zachary Macaulay, que se hallaba aún en Sierra Leona, escribió al reverendo Samuel Hopkins en Newport: «Le entristecerá saber que en el último año el número de tratantes norteamericanos en la costa ha alcanzado un nivel sin precedentes. De no ser por su pertinaz adhesión a ese abominable comercio», añadió con exagerado optimismo, «éste se habría abolido del todo como resultado de la guerra».[39]

Pese a la guerra y a la hostilidad conjunta de Thurlow, Dundas y el duque de Clarence (con todo lo que esto sugería), Wilberforce se aferró a su misión; le apoyaban Fox y Pitt, aunque éste debía centrarse en la guerra. En 1794, cuando se suponía que la trata acabaría en 1796, presentó con éxito un proyecto de ley que prohibía a los tratantes británicos vender esclavos en mercados extranjeros. Contra él hablaron los de siempre, Tarleton, sir William Young, el concejal Newman, pero también se alzaron nuevas voces, como la de Edmund Lechemere, diputado por Worcester, que opinaba que «puesto que toda Europa está sumida en la confusión, resultaría sumamente imprudente adoptar una medida que no se haya puesto a prueba antes».

Entre la oposición de los *tories* se encuentra por primera vez el nombre de Robert Peel, diputado por Tamworth, el primer magnate del algodón elegido al Parlamento, que creía que los africanos no eran todavía lo bastante maduros para merecer la libertad. En esta ocasión Wilberforce convenció a la Cámara de los Comunes para que votara a su favor, pero la de los Lores le derrotó, como de costumbre, aunque no aparecen en acta los nombres de los lores que se opusieron a su proyecto.

Así pues, siete años después del primer debate sobre la cuestión en la Cámara de los Comunes, resultaba obvio que la abolición de la trata requeriría una ardua lucha parlamentaria.[40] Como dijera lord Shelburne, el predecesor de Pitt como primer ministro y el primer hombre en este cargo que escribió una autobiografía, «requiere un esfuerzo nada desdeñable abrir los ojos del público o de los individuos, pero, conseguido esto, no se ha recorrido ni el tercio del camino. La verdadera dificultad sigue siendo conseguir que las gentes pongan en práctica los principios que han reconocido y de los que están ya tan firmemente convencidas. Entonces explota la mina compuesta de intereses privados y animosidad personal».[41]

27. ¿POR QUÉ HEMOS DE VER CÓMO GRAN BRETAÑA SE QUEDA CON TODA LA TRATA?

¿Por qué hemos de ver cómo Gran Bretaña se queda con toda la trata?

JOHN BROWN,
diputado de la Cámara de Representantes
americana por Rhode Island, 1800

«Capitán James de Wolf Saint Thomas, 1 de abril de 1797

»Por ésta os informo de mi llegada a este puerto, con setenta y ocho esclavos en buen estado. Perdí a dos en mi viaje. Tuve un viaje de sesenta y dos días. Recibí vuestra carta con orden de librar letras a treinta días vista, pero he acordado pagar en esclavos: dos esclavos varones por veintiocho *joes* [o sea, *johannes*, moneda de oro portuguesa llamada así por el rey Juan, que valía ocho dólares de la época] y un muchacho por veinticinco joes y otro por veinte. En la costa encontré muy mala situación. Los esclavos de primera son a una pipa y treinta galones [ciento setenta litros] de ron o siete joes de oro y los muchachos son a una pipa de ron. Dejé al capitán Isaac Manchester en Anemebue (Anamabo) con noventa esclavos a bordo, todos en buen estado. Mañana me haré a la mar hacia La Habana, de acuerdo con vuestras órdenes. Haré lo mejor que pueda y sin otras órdenes cargaré melaza y regresaré a Bristol.

»Quedo vuestro amigo y humilde servidor
Jeremiah Diman.»

La persistencia es, en política, la cualidad más importante. Wilberforce la poseía en cantidades heroicas. En la primavera de 1795 volvió a inspirar una moción en la Cámara de los Comunes que habría permitido avanzar en la abolición de la trata en el momento que había sugerido Henry Dundas, es decir, a comienzos de 1796. Pero ahora la opinión pública parecía inclinarse por un aplazamiento indefinido. Las consecuencias de la revolución en Francia y en Saint-Domingue, la guerra y los problemas sociales en el país reforzaron mucho la oposición a la abolición. Era el año en que mucha gente creía que una revolución al estilo francés estallaría en Inglaterra, y los abolicionistas no sabían qué convenía hacer. Pero, como de costumbre, Pitt y Fox apoyaron a Wilberforce, aunque las otras preocupaciones de Pitt habían puesto sordina a su demanda de «justicia práctica y libertad racional...», por más que esto fuese sólo en comparación con lo que prevaleciera en 1792. Dundas habló de la conveniencia de nue-

vos aplazamientos: «Creía que nadie podía dudar de la decencia de abolir la trata, pero creía que resultaba igualmente claro que no era el momento para esta abolición.»[1] Como señaló en una carta a su hermana el joven George Canning, el protegido más brillante de Pitt, ahora en el Parlamento «con deshonra para la Cámara, la rechazó (la moción de Wilberforce) por setenta y ocho a sesenta y uno, desafiando la justicia y los sentimientos humanos... Por mi parte, me cuesta concebir cómo puede haber más de una sola opinión sobre el comercio de esclavos... Cuando me preguntan si esas monstruosidades han de continuar, por cualquier motivo, en cualquier circunstancia, en cualquier medida, me siento obligado, inmediatamente, sin mirar a derecha ni a izquierda, y sin tener en cuenta más que la cuestión misma, a responder con un "no" inequívoco y sin vacilaciones...».

Canning seguía explicando que «de los dirigentes, sospecho que Sheridan tiene algunas leves dudas sobre el tema, pero no estaba presente, aunque no creo que votara contra la medida, ni siquiera si estuviese contra ella más decididamente de lo que sospecho». Conviene recordar que Sheridan había dicho en 1790 en la Cámara de los Comunes que «no necesito más información para convencerme de que el poder que posee el mercader de las Indias occidentales sobre el esclavo es tal que ningún hombre debería tener sobre otro hombre». Y Canning continuaba: «De nosotros, los jóvenes, Jenkinson [futuro primer ministro como lord Liverpool] es un tratante, como lo es Charles Ellis [nacido en Jamaica, donde poseía una plantación]... y como lo es Granville Leveson [más tarde conde de Granville, que en París llegó a ser conocido con el tiempo como "el Wellington de los jugadores" por su afición a los naipes]... a quien en broma le reproché que hubiese votado con tanta indecencia.»[2]

Algunas empresas habían pensado que la votación sería en otro sentido. Alexander Houston & Co., una de las principales empresas de las Indias occidentales en Glasgow, dando por supuesto que se terminaría la trata, especuló con la compra de esclavos y tuvo que mantener en Jamaica una masa considerable de africanos no deseados, muchos de los cuales murieron por enfermedad, por lo cual la firma quebró en 1795, en el mayor desastre financiero de Glasgow hasta aquel momento y el peor de la historia de la trata británica.

El año siguiente, 1796, Wilberforce volvió a plantear el asunto en el Parlamento, y consiguió permiso, por noventa y tres votos contra sesenta y siete, para presentar un proyecto de ley al respecto. Por cierto que éste es el único resultado de una votación sobre el tema del que quede constancia escrita. Una vez más, Fox y Pitt hablaron elocuentemente en favor de la abolición. Dundas insistió en que, por mala que fuera la trata, no era posible aprobar la ley en aquel momento. Sir Philip Francis dijo que si no hubiese votado en favor de la abolición en 1789, habría heredado una gran fortuna de una dama que poseía propiedades en las Indias occidentales. Pero el proyecto de ley de Wilberforce, que declaraba abolida la trata a partir del 1 de enero de 1797, perdió en la tercera lectura y por sólo cuatro votos, se-

tenta a favor y setenta y cuatro en contra.[3] Parece que los abolicionistas perdieron algunos votos debido a la atracción rival de una nueva ópera cómica que se estrenaba aquella noche.

La lista de quienes, de todos modos, votaron con Wilberforce incluía, como de costumbre, los grandes nombres de la política británica: Pitt, Canning, Fox, Sheridan y Francis. Pero sus discursos resultaban algo repetitivos, pues carecían de nueva información, ya que Clarkson, el elemento esencial, el impulsor, el paciente viajero, el tenaz entrevistador —verdadero esclavo del movimiento abolicionista, como habrían dicho entonces—, se estaba derrumbando. «Todo esfuerzo se acabó», dijo él mismo, «el sistema nervioso estaba destrozado, me fallaban la memoria y el oído...».[4] Había hecho la labor de cien hombres y había viajado por toda Inglaterra en busca de pruebas. Su lugar lo ocuparía pronto James Stephen, hijo, igualmente ardiente, de un sobrecargo que había vivido en el pequeño puerto negrero de Poole, había sido abogado en Saint Kitts y que veía en los apuros ingleses ante Francia un castigo divino por su parte en la trata. La hostilidad de Stephen hacia la esclavitud se derivaba de haber visto en Saint Kitts a dos esclavos condenados a que los quemaran vivos.

Se mantuvo hasta cierto punto el interés del público británico por la cuestión de la esclavitud gracias a otro proceso (llamado de Tatham contra Hodgson) comparable al del *Zong*, aunque con un resultado distinto. Un buque partió de Liverpool hacia África, donde recogió a ciento sesenta y ocho esclavos e hizo vela a las Indias occidentales. El mal tiempo determinó que el viaje durara más de seis meses, durante los cuales murieron ciento veintiocho esclavos, la mayoría de hambre, pues el capitán había cargado alimentos para el habitual viaje de seis a nueve semanas. La cuestión era si la pérdida de esclavos podía atribuirse a los peligros normales de la navegación, en cuyo caso la aseguradora pagaría a los propietarios. Lord Kenyon, el nuevo juez tras la jubilación de Mansfield, preguntó si el capitán del buque también había muerto de hambre. La respuesta fue que no. Y la sentencia de Kenyon negó a los propietarios del buque el derecho a pedir a los aseguradores que los compensaran por sus pérdidas.

En 1797 y 1798 Wilberforce sufrió dos nuevas derrotas, pero contó con nuevos apoyos, como el de Benjamin Hobhouse, pese a que éste procedía de una familia de tratantes de Bristol —era el padre del amigo de Byron, John Cam Hobhouse, y sobrino de Isaac Hobhouse, el negrero de la primera mitad del XVIII del que ya hemos hablado—, y también nuevos enemigos, como Bryan Edwards, de la Asamblea de Jamaica y de la Cámara de los Comunes, autor de una buena historia de las Indias occidentales británicas. Edwards tuvo la desfachatez de invocar la obra reciente de Mungo Park para apoyar su afirmación de que toda África estaba sometida a una esclavitud total y de sugerir a Wilberforce que, si tanto deseaba demostrar su filantropía, debería acordarse de Gran Bretaña, «donde encontraría una raza tan digna de su benévola atención como la de las Indias occidentales, a saber, los deshollinadores de chimeneas». La alta socie-

dad se divertía con una canción del popular músico Ferrari con texto de la muy querida duquesa de Devonshire, basada en una de las más conmovedoras escenas de los viajes de Mungo Park. Otro crítico era el amigo de Canning Charles Ellis, que en 1787 propuso que los gobernadores de las colonias de las Indias occidentales recibieran instrucciones de alentar a las administraciones coloniales a mejorar las condiciones en las plantaciones, hasta que el aumento natural de los esclavos hiciera innecesaria la trata. Pitt se sintió durante un tiempo atraído por esta idea, pero finalmente se puso, como siempre, del lado de Wilberforce.[5]

Éste planteó de nuevo la cuestión, en 1799, apoyado otra vez por la misma serie de brillantes oradores. Un nuevo adversario, John Petrie, mercader y banquero que poseía cuatro fincas en Tobago, afirmó en su único discurso en la Cámara de los Comunes que la abolición sería calamitosa para África. Dundas, en quien el gradualismo se iba transformando en declarada hostilidad, argumentó ahora que el futuro de un asunto tan importante como el comercio de esclavos deberían decidirlo las administraciones de las propias colonias, punto de vista del que se burló con eficacia Canning, ahora miembro del gobierno como subsecretario de Asuntos Exteriores. Pitt declaró irónicamente, en esta ocasión, que los adversarios de la abolición creían evidentemente que «la sangre de esos pobres negros debería continuar fluyendo, pues sería peligroso detenerla, porque ha corrido durante tanto tiempo, y además, porque tenemos un contrato con ciertos médicos para proporcionarles cierto número de cuerpos humanos cada año con el fin de que puedan realizar experimentos con ellos, y esto lo hacemos por puro amor por la ciencia». Esta vez la moción por la abolición de la trata fue derrotada por setenta y cuatro votos contra ochenta y dos.[6]

Wilberforce presentó también un proyecto de ley con la más modesta sugerencia de excluir de la colonia de Sierra Leona a los negreros, debido a que sus ciudadanos eran negros manumitidos. La Cámara de los Comunes aprobó esta medida, pero ni siquiera algo tan moderado logró pasar la Cámara de los Lores; el duque de Clarence se puso a la cabeza de quienes se oponían a la idea, y por ello recibió la franquicia de la ciudad de Liverpool.

Una ley aprobada por la Cámara de los Comunes en 1799 redujo aún más el número de esclavos por tonelada de desplazamiento en los buques ingleses, dejándolo en doscientos ochenta y nueve por navío. Debería proporcionarse a los esclavos un espacio de ocho pies cuadrados en vez de cinco o seis. Como el futuro primer ministro lord Liverpool arguyó qué sucedería al oponerse a esta propuesta, las ganancias de estos buques reglamentarios disminuyó en comparación con la de los competidores de Gran Bretaña; por ejemplo, en 1806, la armada real capturó como presa cuatrocientos trece esclavos a bordo de un buque holandés que, de haber estado sometido a las reglas inglesas, no habría podido llevar más de doscientos sesenta.

Al comenzar el nuevo siglo, Wilberforce y sus amigos veían con amargura cómo diez años después de iniciarse el movimiento abolicionista, los buques británicos todavía llevaban más de cincuenta mil esclavos al año a las Américas, y que los años 1791-1800 habían sido de los más «grandiosos» de la trata británica, con cerca de cuatrocientos mil esclavos desembarcados en mil trescientos cuarenta viajes. A pesar del alto precio de los esclavos en África, la trata era más provechosa de lo que lo fuera desde 1780, pues el beneficio medio por viaje era, al parecer, del trece por ciento. En 1789 casi ciento cincuenta navíos salieron de Liverpool hacia África; era el número más alto desde siempre. Entre 1798 y 1802 Liverpool envió ciento treinta y cinco buques a África, que transportaron un promedio de treinta y siete mil ochenta y seis esclavos por año, y entre 1803 y 1807 llevaron veinticinco mil novecientos cincuenta y tres al año, en comparación con los meros dieciocho y trece buques de Londres y los cuatro y uno de Bristol, respectivamente.

En los primeros años del siglo XIX, parecía que la economía británica dependía más de la esclavitud, o de mercancías producidas por esclavos, que cuando comenzó el movimiento abolicionista. En 1803, por ejemplo, menos del ocho por ciento del algodón usado en Gran Bretaña procedía de «zonas libres», como Turquía, y el resto venía de plantaciones coloniales en que trabajaban esclavos, como Luisiana, Brasil o Demerara-Surinam; esta última colonia era a comienzos del XIX la colonia que se desarrollaba más rápidamente de todo el mundo y cuyas plantaciones de algodón eran en su mayoría propiedad de inversores ingleses. Entre 1790 y 1806, la población esclava aumentó en el imperio británico por lo menos en una cuarta parte, y si se añadían al total las islas de las Indias occidentales recién conquistadas o meramente ocupadas, el aumento sería de la mitad. Los tratantes de Liverpool, como Baker y Dawson, tan a menudo citados, John Bolton y John Tarleton, figuran como principales inversores no sólo en la trata de Demerara, sino en el empleo de la mano de obra esclava en esta colonia, a la que enviaron máquinas de vapor. James Stephen, ahora cuñado de Wilberforce, escribía en un folleto publicado en 1804: «Veo a mi país entregado todavía sin remordimientos a la desbocada carrera de los especuladores en esclavos», y agregaba: «En vez de acabar con el monstruo al primer estallido de indignación, ha sido mejor alimentado que antes y ha engordado con mayores raciones de desdicha y asesinato...»[7]

El historiador moderno Seymour Dreschler tenía, por tanto, razón al comentar, más fríamente, que «en términos de valor del capital y de trata transatlántica, el sistema esclavista estaba en expansión y no en decadencia».[8]

Casi no precisa añadir que ni la Corona portuguesa ni Brasil habían pensado ni por un momento en el fin de la trata. ¿Cómo habrían podido hacerlo? Los ingresos del Estado portugués por los impuestos por cabeza de esclavo eran más altos que nunca. En 1770, por ejemplo, el impuesto sobre esclavos ascendió a ciento cincuenta *contos*,

mientras que el resto de ingresos no llegaba ni a un veintavo de esta cifra. En 1800-1810 se llevaron a Brasil unos doscientos mil esclavos, tres cuartas partes de los cuales procedían de Angola y cincuenta mil del golfo de Guinea. Solamente a Río se llevaban diez mil por año. Muchos eran niños, debido a la escasez de otros abastecimientos. En el octavo decenio del XVIII, Portugal todavía importaba esclavos, aunque fuera ilegal; de hecho, el primer proceso por importación de esclavos tuvo lugar en Lisboa en 1798. Nadie en Brasil hubiese disentido de la afirmación de los mercaderes de Bahía al rey de Portugal, antes de acabar el XVIII, según la cual «los brazos de los esclavos... son los que cultivan los vastos campos de Brasil, y sin ellos acaso no habría cosas tan importantes como el azúcar, el tabaco, el algodón y el resto que se transportan a la Madre Patria y que enriquecen y aumentan el comercio nacional y la tesorería real de Vuestra Majestad. Cualquier ataque a la trata es un ataque a la población, el comercio y los ingresos de Vuestra Majestad». Habrían podido precisar que se referían a ataques como los que unos pocos hipócritas expresaban en el Parlamento del más antiguo aliado de Su Majestad.[9]

El mercado de esclavos más prometedor en aquellos años seguía siendo Cuba. Philip Baker, de Baker & Dawson, informó a la Cámara de los Comunes en 1795 de que tenía invertido medio millón de libras en dieciocho buques negreros para la venta a España (es decir, a Cuba). La nueva situación allí había estimulado que una nueva generación de tratantes se estableciera en La Habana, puerto que nunca antes había albergado a este tipo de mercaderes, pues los plantadores de la isla compraban directamente a los capitanes ingleses, holandeses, franceses o de otros países. Pero ahora se formó una oligarquía de mercaderes que importaba esclavos y los revendía a los plantadores o, en algunos casos, enviaba buques a comprarlos en otros puertos del Caribe. Entre estos nuevos tratantes estaban Santiago Drake, que no sólo importaba esclavos sino que los empleaba en sus plantaciones; había nacido en Inglaterra como James Drake y se fue a Cuba cuando se aprobaron las leyes británicas de 1792; la familia Del Castillo, uno de cuyos miembros, José del Castillo, se dedicaba a toda clase de comercio en La Habana, mientras que sus primos, el marqués de San Felipe, y sus hermanos, cultivaban la caña en su hermosa hacienda de Bejucal; Santiago de la Cuesta y Manzanal, un gigante que tuvo un gran futuro político y murió siendo marqués; la familia de Poëy; Cristóbal Durán, especializado en llevar esclavos desde Norteamérica a Cuba; Clemente Ichaso y Francisco Antonio de Comas. Muchos tenían agentes o socios norteamericanos; por ejemplo, Santiago Drake estaba asociado con Charles Storey en el puerto más septentrional de Massachusetts, Newburyport, y tenía también conexiones en Inglaterra. Aparte de él y de los de Poëy, que eran de origen francés, estos mercaderes habían nacido en España y pronto ocuparon un lugar destacado entre los comerciantes cubanos.

Los nuevos mercaderes estaban convencidos de que su misión consistía en llevar a Cuba tantos esclavos como pudieran y en el me-

nor tiempo posible. Por esto se apartaron algo de los abastecedores británicos, que en el pasado les habían vendido tantos esclavos; no les parecía buena la última ley inglesa que restringía el número de esclavos por buque. Entre 1796 y 1807 Estados Unidos dominó la trata cubana; en el último año citado, treinta y cinco buques de los cuarenta y cuatro que oficialmente entraron en el puerto de La Habana estaban registrados como norteamericanos, aunque a veces estos buques supuestamente americanos eran británicos. James Stephen señaló que «una gran proporción de los barcos de esclavos norteamericanos que se aprestan en nuestros puertos son propiedad de súbditos británicos».[10] Pero cuando el mundo estaba en paz —y lo estaba en 1802, después de la Paz de Amiens—, los buques ingleses, como el *Fame* de William Jameson y el *Minerva* de Henry Colet, llevaban todavía, de vez en cuando importantes cargamentos a La Habana: trescientos ochenta y doscientos cuarenta y seis, respectivamente, en mayo de 1802.

En la última década del XVIII se produjo en La Habana un interesante cambio. Las Casas, el capitán general (gobernador) de la isla, decidió que sólo podían llevarse a Cuba esclavos procedentes directamente de África, pues se sospechaba que los que habían trabajado durante años en otras islas caribeñas podrían albergar malignas ideas liberales. Durante un tiempo, se interpretó esta decisión como una instrucción a quienes compraban a capitanes extranjeros, pero en Cuba se reconocía tanto que «la necesidad de mano de obra de esta clase no es temporal sino permanente», como que «la entrada y salida de extranjeros de nuestros puertos no es conveniente mientras estamos en condiciones de alcanzar otro acuerdo». En 1798, después del viaje pionero de Lafuente en *El Cometa* en 1792, empezaba a haber buques que salían de Cuba directamente a África, bastante a menudo ya que no de modo regular. Por ejemplo, un barco al mando de Luis Beltrán Gonet compró ciento veintitrés esclavos en el río Senegal. En 1802, José María Ormazábal, por cuenta de Francisco Ignacio de Azcárate, un mercader vasco establecido en La Habana, viajó a África en la goleta *Dolores* y trajo ciento veintidós esclavos, en un viaje de cincuenta y ocho días, con una ganancia del setenta y cinco por ciento. Este comercio directo era todavía técnicamente ilegal, y varios de los capitanes, tripulaciones y financieros no eran españoles, pero en 1804 el gobierno español cambió de parecer. Permitió, por un plazo de doce años, que cualquier súbdito español importara esclavos de África libres de toda clase de impuestos. Se permitía a los extranjeros que hicieran lo mismo, aunque sólo durante seis años. El decreto se emitió pensando sobre todo en Cuba, donde deberían proporcionarse esclavas a los molinos de caña, de modo que eventualmente no fuese necesario depender de la importación de esclavos, según se esperaba con optimismo; pero a los plantadores no les agradaban estas medidas, de modo que, como de costumbre, hicieron lo posible por eludirlas. Esta reforma fue resultado de una nota enviada por el rey de España al Consejo de Indias en abril de 1803, en que declara-

ba con firmeza que «la agricultura americana, tan importante debido a su influencia en el comercio y la navegación de las naciones europeas y la prosperidad de las colonias mismas, no puede existir sin el comercio de esclavos».[11]

En consecuencia, incluso las cifras oficiales sugieren que entre 1790 y 1810 Cuba importó unos ciento cincuenta mil esclavos, y de ellos casi catorce mil solamente en 1802.

En aquellos años, la causa abolicionista en Estados Unidos sufrió nuevas complicaciones. Por una parte, los tres estados sureños en los cuales en 1787 se dejó como legal la importación de esclavos la prohibieron formalmente: en 1798 en Georgia, donde la prohibición se mantuvo, pero raramente se respetó; en 1788 en Carolina del Sur, durante cinco años, que se prolongaron otros dos años una vez transcurrido el primer lapso, con nuevas prórrogas, aunque con penas modestas a los infractores, hasta 1803; en 1790 en Carolina del Norte se anularon los impuestos prohibitivos y en 1794, ante las noticias horripilantes que se tenían de Haití, se prohibió toda nueva importación de esclavos.

Por otro lado, hubo nuevos procesos contra comerciantes de esclavos. Sólo en la segunda mitad de 1799 hubo seis por quebrantar la ley federal de 1794. Pero las prohibiciones de importar no se respetaban, la mayoría de las acciones judiciales no llegaron a sentencia y cuando llegaron a ella, el antiguo dueño eludía fácilmente la confiscación de los barcos negreros, que solía ser la pena impuesta, con la compra a bajo precio del buque, y las tentativas del gobierno para impedir esta treta casi siempre resultaron baladíes. Otros procesos se perdieron por razones técnicas.

Una nueva ley de 1800 aumentó la severidad de la ley federal al hacer técnicamente ilegal para los ciudadanos y los residentes la posesión de acciones de un buque negrero en ruta hacia un país extranjero. El Congreso votó por abrumadora mayoría en favor de esta ley, y el Senado lo hizo por sesenta y siete votos contra cuatro. El debate en la Cámara de Diputados fue interesante por un discurso del famoso mercader de Providence, John Brown, que alegó que en 1794 sus colegas de la Cámara habían sido «instruidos [como en el ejército... para aprobar la ley] por ciertos miembros que no aceptaban un "no" por respuesta». Estaba seguro de que la existencia en Estados Unidos de una ley contra la trata no impediría la exportación de un solo esclavo desde África, pues los barcos de otros países los transportarían. Creía que era «mejor que nos beneficiemos con este comercio que dejarlo a otros. Es la ley de África exportar a los que tienen en esclavitud, tan esclavos allí como los que son esclavos aquí... La idea misma de hacer una ley contra este comercio, al que todas las otras naciones se dedican, es una mala política. Puedo decir además que [la abolición] es mala considerada desde un punto de vista moral, pues con la trata se mejora su condición [de los esclavos]... To-

das nuestras destilerías y manufacturas están paradas por falta del comercio [de esclavos]. Me han informado que en las costas [africanas], el ron de Nueva Inglaterra era preferido a los mejores licores de Jamaica...».[12]

Hubo un momento en que a despecho de la oposición de John Brown, pareció que esta ley podría significar el fin de la trata en Rhode Island y otros lugares de Nueva Inglaterra, pero los tribunales federales se mostraban todavía pasivos, en parte a causa de amenazas locales y en parte por sobornos. No parece que la ley afectara a la trata de Estados Unidos hacia Cuba. Luego, en 1804, como resultado de intrigas hábilmente tramadas, se apartó al abolicionista Jonathan Russell del cargo decisivo de recaudador de aduanas de Bristol, en Rhode Island; le sustituyó Charles Collins, cuñado de James de Wolf. Fue un nombramiento desastroso, puesto que Collins no sólo había sido capitán negrero sino que era todavía propietario de los barcos negreros *Armstadt* y *Minerva*; el mismo día que tomó posesión de su nuevo cargo, el último de estos buques desembarcó ciento cincuenta esclavos en La Habana. Collins siguió como recaudador durante veinte años y así no ha de sorprender que no hubiera ya más procesos en Rhode Island por quebrantar la ley sobre la trata. Un ejemplo de cómo iban las cosas: el gobierno confiscó el *Lucy*, propiedad de Charles de Wolf; se ordenó al supervisor del puerto de Bristol que comprara el barco para el gobierno a un precio razonable, pero el día antes de la subasta le visitaron Charles y James de Wolf, en compañía de John Brown, y le aconsejaron que no se presentara; el día de la subasta varios marineros de los De Wolf lo secuestraron reteniéndolo hasta que se adjudicó el *Lucy* a su antiguo dueño por un precio insignificante.

En parte a consecuencia de la trata que se originaba en Rhode Island, un tráfico incontrolable pareció agitar a los estados que todavía consideraban que necesitaban mano de obra esclava, en especial Carolina del Sur, que en diciembre de 1803 volvió a abrir su propia trata, permitiendo que entraran legalmente hasta cuarenta mil esclavos antes de que se pusiera en vigor una prohibición federal en 1807. Estos esclavos procedían en su mayoría de África, pues los legisladores del estado temían, como el capitán general de Cuba, que estallara una rebelión si los esclavos llegaban de las Indias occidentales. Según los registros aduaneros, que no es probable que exageraran, los buques procedían en primer lugar de Gran Bretaña (casi veinte mil esclavos en noventa y un barcos), de Rhode Island (casi ocho mil esclavos en ochenta y ocho barcos), de la propia Charleston (dos mil esclavos en trece barcos) y de Francia (un millar de esclavos en diez buques).

La principal firma de Charleston en aquella época era la de John Phillips y John Gardner, que habían llegado de Newport para hacer fortuna y que ciertamente parece que lo consiguieron; enviaron veinticinco buques directamente a África en los últimos cuatro años de la trata. Un representante de la familia De Wolf, ya sea Henry, ya el

«caballero Jim», por ejemplo, jóvenes de menos de veinte años, probablemente esperaban allí los cargamentos que su tío James de Wolf encargaba.

La reacción fue modesta. Cierto que el pastor y diputado de Pennsylvania David Bard se mostró indignado por el renacimiento de la trata: «Si me dijeran que alguna formidable potencia extranjera ha invadido mi país no me habría alarmado tanto, no debería haberme alarmado tanto... al ver que se han abierto las compuertas y nuestro país se inunda con innumerables desgracias.» Propuso un impuesto de diez dólares por esclavo importado, medida poco severa dado que a la sazón el precio de un esclavo era de cien dólares.[13]

En los últimos veinte años del siglo XVIII y los ocho primeros del XIX probablemente se introdujeron en Estados Unidos tantos africanos como en toda la era de la trata desde el siglo XVII.

Una impresión de las consecuencias africanas de todo esto la dio el capitán Matthew Benson, de Rhode Island, que había comerciado con esclavos pero que ahora se ocupaba sobre todo de madera roja y de resina. En 1800 escribió a Nicholas Brown & Co. de Providence, desde la costa de Sierra Leona, explicando que allí «continúan hormigueando los americanos más que en períodos anteriores. No pasa una semana sin llegadas. La cantidad de ron, tabaco y provisiones que ha llegado desde el 10 de este mes es increíble».[14] En 1806 la flota negrera americana era casi igual a las tres cuartas partes de la británica, según se decía, y sus buques no estaban regulados por algo parecido a la ley Dolben, de modo que podían cargar tantos esclavos como apeteciera a sus capitanes.

Los primeros años del siglo XIX aparecían, pues, como poco prometedores para la abolición de la trata y menos aún para la de la esclavitud misma. Nadie podía estar seguro de lo que decidiría el Congreso de Estados Unidos en 1807, cuando, según los términos de la Constitución de 1787, debía debatirse de nuevo la cuestión, y tampoco se podía prever si lo que se decidiera sería respetado en la práctica. Los estados con esclavitud tenían ahora el cuarenta y cinco por ciento de los escaños en la Cámara de Representantes y los tratantes esperaban que el Senado admitiera a nuevos estados esclavistas. Al mismo tiempo, había disminuido en Inglaterra el entusiasmo abolicionista. Los que hicieran campaña por esta causa envejecían, Pitt estaba ocupado por la guerra, poca cosa nueva había sucedido en relación con la abolición y se iba desvaneciendo la novedad de la causa. El rey Jorge III consideraba una broma las actividades de Wilberforce: «¿Cómo van sus clientes negros, señor Wilberforce?», le preguntó una vez.[15] El prestigio de la armada era alto y la armada, desde Nelson al duque de Clarence, se inclina en general en favor de la trata. Nelson dijo que «me han criado en la vieja escuela y me enseñaron a apreciar el valor de nuestras posesiones de las Indias occidentales, y ni en el campo ni en la administración se violarán sus justos derechos mientras tenga un brazo para luchar en su defensa o una lengua para hablar contra la condenable doctrina de Wilberforce y sus hipócritas

aliados».[16] En esta atmósfera, no es sorprendente que entre 1801 y 1807 se transportaran en buques británicos doscientos sesenta y seis mil esclavos, sin tomar en cuenta los que se cargaron en buques de propiedad extranjera pero en realidad ingleses. La guerra acaso fatigó a los abolicionistas, pero no a los negreros.

En 1802, Napoleón saludó la Paz de Amiens reintroduciendo la trata en el imperio francés. Esta ley del 30 floreal del año X no suscitó la menor oposición en los pasivos tribunos de París. Su artículo tercero indicaba simplemente que la trata, que nunca se había abolido, continuaría de acuerdo con las normas vigentes antes de 1789. Napoleón se había entrevistado antes con los diputados de Nantes, Burdeos y Marsella, que le expusieron la urgente necesidad nacional de restablecer la trata. Pierre Labarthe, en su *Voyage à la Côte de Guinée* (*Viaje a la costa de Guinea*) de 1802, elogiaba a Napoleón por su vuelta a «los principios de una política prudente».[17]

La influencia de estos diputados fue sin duda considerable. Tal vez manifestó también su opinión Josephine, la brillante hija de Martinica, pero el primer cónsul no era un sentimental y sabía que sus colonias necesitaban mano de obra tanto como sus mercaderes necesitaban ganancias. El Consejo de Comercio de La Rochelle se había alegrado antes de que «hayan por fin pasado los tiempos deplorables de la demagogia», en que se permitió que decayeran colonias enteras para mantener un principio. El Consejo de Comercio de Burdeos, compuesto por nueve miembros, cinco de los cuales eran negreros (Dominique Cabarrus, Mareilhac, Chicu-Bourbon, Gramont y Brunaud), afirmó también con firmeza que «el objeto supremo del comercio africano ha sido siempre sostener a nuestras colonias occidentales... no se pueden cultivar con provecho sin los fuertes brazos de los africanos, de donde la necesidad de la trata», siempre a condición, en su opinión, de que no se permitiera que la administrara una de esas terribles compañías privilegiadas que en el pasado tanto habían perjudicado a los mercaderes honrados.[18]

Durante breve tiempo, Burdeos fue el puerto negrero más importante de Francia; de él salieron, entre febrero de 1802 y enero de 1804, quince buques con destino a África, algunos con nombres tan seductores como *Gran d'Alembert, Incroyable* y *Harmonie*. El mayor tratante en esta nueva fase de la historia de la Gironde era Jacques Conte, el hijo protestante de un capitán de la península de Arvert, en la Charente-Maritime, que hizo su primera fortuna apoderándose como corsario de buques mercantes, hasta llegar a un total de ciento cincuenta y dos presas. La trata era popular. Había quien se anunciaba para trabajar en la nueva generación de navíos: «Ciudadano de buenas costumbres, de treinta y dos años de edad, perteneciente a familia conocida... busca empleo de sobrecargo en las costas de América o de África.» Los periódicos locales publicaban numerosos anuncios de mercaderes que afirmaban poseer el cargamento ideal para el viaje. Es interesante que el mismo año en que se restauró la esclavitud, se prohibió finalmente la entrada de negros en Francia.[19]

La restauración de la trata en Francia tuvo en Inglaterra el efecto de quitar el estigma de jacobinismo que solía hacerse recaer sobre la causa abolicionista y, de igual modo, pronto en Francia se consideró probritánico o antipatriótico oponerse a la esclavitud.

Tras obligar a España a devolver Luisiana a Francia, Napoleón envió al ejército a Saint-Domingue para reconquistarlo, y parece que, durante un tiempo, albergó la idea de un nuevo imperio francés en América, sin derechos para los esclavos. Otro ejército francés reconquistó Guadalupe al rebelde Victor Hugues. Pero el fracaso del general Leclerc en restablecer el dominio francés en Saint-Domingue debilitó las aspiraciones imperiales de Napoleón, al tiempo que dejaba el poder en la nueva república de Haití en manos del déspota Dessalines, quien se aisló de todo el mundo, aunque al proclamarse emperador recibió de Estados Unidos una corona llevada por el *Connecticut*. La incompetencia de Dessalines impidió que el nuevo país pudiera tomarse como ejemplo para el futuro de otras antaño prósperas colonias azucareras.

La reanudación de la guerra en Europa, en 1803, indujo a Napoleón a abandonar sus ambiciones caribeñas. Incluso vendió a Estados Unidos el territorio de Luisiana, con lo que se dobló la superficie de la Unión americana (pues el territorio se extendía mucho más al norte que el actual estado de Luisiana). A la larga, esta venta hizo posible que Estados Unidos creciera hasta ocupar su lugar en el mundo moderno.

La historia de la esclavitud en Luisiana después de su venta resulta instructiva. Pronto se consideró que los esclavos podían entrar en Luisiana tan fácilmente como en Mississippi, donde en 1798 la ley que lo convertía en estado contenía una declaración según la cual la cláusula constitucional antiesclavista no se aplicaría, puesto que la esclavitud era una institución legal en los territorios de alrededor. A la sazón Luisiana era un modesto productor de azúcar —apenas cinco mil toneladas— y, por tanto, moderado consumidor de esclavos. Pero una parte importante de los esclavos importados en aquellos años a Carolina del Sur acabaron en Luisiana.

Una ley federal pronto condenó la trata en Luisiana, pero pese a las protestas ante el presidente Jefferson, especialmente del diputado James Hillhouse y del polemista Tom Paine, de regreso a Estados Unidos, se permitió la esclavitud como tal. El marqués de Casa Calvo, último gobernador español de la colonia, escribió al regresar a La Habana que era imposible que la Luisiana baja saliera adelante sin esclavos, pues resultaría muy perjudicial para sus intereses no poder conseguir los brazos necesarios para el trabajo, que infaliblemente decaería. No le era fácil, agregaba, encontrar una razón para la conducta del gobierno de Estados Unidos en una colonia que estaba dando grandes pasos hacia la prosperidad y la riqueza; creía que los habitantes estaban tan enojados que sería difícil que se mezclasen con los rudos ciudadanos de Estados Unidos.[20]

La misma opinión expresó el funcionario John Watkins, al que

envió a viajar por Luisiana el primer gobernador americano del territorio, William Clairborne. «Ningún tema parece interesar tanto a los habitantes de esta parte del país que he visitado como el de la importación de negros africanos. Permitirlo les atraerá y hará más para reconciliarlos con el gobierno de Estados Unidos que cualquier otro privilegio que se les concediera. Parece que sólo lo reclaman para unos pocos años... Dicen que en este clima insalubre no se pueden encontrar trabajadores blancos.»[21] La parte colonizada de Luisiana fue admitida en la Unión como estado en 1812 y la gran extensión hacia el norte y el oeste se denominó Territorio de Missouri. Nadie, de momento, creía que los plantadores de Luisiana, con su creciente producción de algodón, obedecerían las leyes federales sobre la esclavitud, y este escepticismo resultó acertado.

El reconocimiento de la esclavitud por Napoleón coincidió con un nuevo ímpetu de la causa abolicionista.

En 1803, Dinamarca cumplió su acuerdo de 1792 de abolir la trata. Como podía esperarse, el número de esclavos transportados en los últimos años superó el de tiempos anteriores, de modo que en 1802 las pocas islas danesas de las Indias occidentales contaban con treinta y cinco mil esclavos (en comparación con veintiocho mil diez años antes).

En 1802, un brillante joven geógrafo español, Isidoro Antillón, presentó a la Academia de Legislación, de Madrid, una disertación contra el comercio y la esclavización de africanos. Aunque su ensayo era en gran parte una adaptación de las ideas de Montesquieu, constituía el primer signo de abolicionismo en un país cuyos mercaderes coloniales estaban aumentando año tras año su trata.[22] Hubo otra leve manifestación en Cuba, cuando unos años antes el jesuita fray José Jesús Parreno fue expulsado de la isla por hablar de este tema en un sermón, después de que se apoderaran de su manuscrito. Hasta en Portugal y Brasil algunos espíritus ilustrados empezaban a poner en duda las bases de la trata de la que Brasil parecía depender por completo; en 1794, por ejemplo, expulsaron de Bahía a un capuchino, José de Bolonha, por haber sostenido en público que la trata era ilegal dado que tantos esclavos eran producto no de la compra sino del secuestro. Dos años más tarde, Bernardino de Andrade, que había sido funcionario de la Compañía de Grão-Pará y Maranhão, escribía con cierto optimismo desde Guinea-Bissau al secretario de Estado en Lisboa que si se sustituyera la trata por otras empresas, la gente de la Guinea Superior podría «acabar sus interminables disensiones y volver a la agricultura».[23]

Probablemente sin saber nada de estas iniciativas latinas, el tenaz Wilberforce reanudó sus esfuerzos en 1804, con un cuarto proyecto de ley, que esta vez fue aprobado por la Cámara de los Comunes por cuarenta y nueve votos contra veinticuatro, victoria obtenida gracias a los votos de muchos de los nuevos miembros de la Cámara, irlan-

deses que ahora tenían representantes en Londres una vez que en 1800 la Ley de Unión pusiera fin al Parlamento irlandés independiente.

En el debate, Wilberforce se divirtió burlándose de las observaciones del historiador de Jamaica Edward Long, que hizo la bochornosa observación de que «un esposo orangután no deshonraría a una mujer negra».[24] Long era propietario de una plantación de caña en Jamaica, la Lucky Hill, que le proporcionaba cuatro mil libras anuales. Como solía ocurrir en esos debates, Wilberforce se encontró con nuevos enemigos, como John Fuller, diputado por Sussex, plantador en Jamaica, donde había heredado la plantación Rose Hill, que insistió en que «nunca he escuchado a los africanos negar su inferioridad mental». Otro nuevo enemigo de la reforma, William Devyanes, banquero y diputado por Barnstaple, que fuera presidente de la Compañía de las Indias Orientales, había pasado años en África y dijo que un rey africano le había asegurado que «si los comerciantes de esclavos no le compraban sus prisioneros de guerra, los mataría». Pese a todo, Devyanes era conocido como filántropo. La Cámara de los Lores, en la que el astuto Dundas había entrado ya como lord Melville, propuso, como de costumbre, un aplazamiento, lo que equivalía a ahogar el proyecto de ley. Una vez más el inefable duque de Clarence habló en favor del aplazamiento. Wilberforce escribió a un amigo, lord Muncaster, que era «verdaderamente humillante ver en la Cámara de los Lores a cuatro miembros de la familia real venir a votar en contra de los pobres, desgraciados y abandonados esclavos».[25]

El éxito en la Cámara de los Comunes alentó a Wilberforce. Los signos se mostraban, de repente, propicios para su causa. Como ocurre tan a menudo en política, la paciencia tuvo su recompensa. Dundas, sin cuya hábil obstrucción se habría abolido la trata en 1796, ya que no en 1792, fue acusado en abril de 1805 de haber cometido irregularidades con los fondos de la armada cuando era tesorero de la misma. El canciller Thurlow, siempre cargado de prejuicios, estaba muy enfermo. Cualquiera que fuese la actitud de la familia real y de la Cámara de los Lores, el estado de ánimo de la nueva Cámara de los Comunes era sin duda favorable a la abolición, gracias a la propaganda de Clarkson, Sharp y Stephen. Aunque Pitt estaba en el último año de su vida, todavía se interesaba por el asunto y deseaba evitar el peligro de un nuevo Saint-Domingue en los territorios caribeños recientemente capturados de Trinidad, Tobago, Sainte Lucia y Saint Vincent. Pitt se sintió inclinado a actuar, además, en vista de una decisión del anterior gobierno, el de lord Addington, al que habían presionado para que vendiera tierras de la Corona en Trinidad y Saint Vincent, con el fin de aumentar los ingresos gubernamentales y de alentar el desbroce de tierras, todo lo cual dio un impulso a la trata en esas islas; entonces, Canning, hablando no como ministro sino como diputado, señaló el peligro de enviar esclavos a Trinidad, pidió que se aplazara el plan de vender tierras y en cambio propuso una reforma agrícola que convirtiera a Trinidad en una isla modelo; ante

esto, Addington retrocedió. Hubo luego una prohibición de importar esclavos en cantidad superior al tres por ciento de la población a las tres ricas colonias de Guayana, Essequibo, Demerara y Berbice, adquiridas transitoriamente por Gran Bretaña; esta orden debía entrar en vigor el 1 de diciembre de 1805, y el 1 de enero de 1807 quedaría prohibida toda importación de esclavos; con el fin de impedir importaciones ilegales, se establecería un registro de todos los esclavos existentes.

Esta modesta restricción a continuación de lo que se sabía respecto a Saint Vincent y Trinidad fue un punto crucial en la historia de la abolición. La nueva reglamentación enfureció a los plantadores de algodón de Demerara y les indujo a importar, por primera vez allí, mano de obra china, y a alquilar a algunos negros libres («horros» como se llamaba a los segundos en español, con una palabra aplicada también al ganado).

De todos modos, al año siguiente y para sorpresa de Wilberforce, éste encontró en su camino otra enmienda para aplazar una nueva versión de su ley, enmienda presentada por Isaac, el hermano de su viejo adversario Bamber Gascoyne de Liverpool, y ello por un voto en segunda lectura de setenta contra setenta y siete. Por primera vez en esta larga serie de debates, Pitt, preocupado por problemas nacionales y personales (estaba muy inquieto por la acusación contra Dundas) no habló en público sobre la cuestión.

Ahora, Estados Unidos y Gran Bretaña actuaban como si marcharan juntos, aunque, desde luego, no había ninguna posibilidad de que se tratara de una colaboración deliberada. Tras varios interesantes debates sobre si era adecuado ocuparse de la cuestión de la trata solamente mediante impuestos a la importación de esclavos, el presidente Thomas Jefferson, en su mensaje anual de diciembre de 1806 condenó estas «violaciones de los derechos humanos que durante tanto tiempo han continuado contra los inocentes habitantes de África» e incitó al Congreso a que aprovechara el final, en 1807, del lapso constitucional de veinte años sobre la cuestión, para abolir de modo absoluto la trata.[26] Era una afirmación notablemente firme para un presidente que tan a menudo se mostraba ambiguo, especialmente sobre la cuestión de la esclavitud, aunque cabe señalar que en un período de su vida, cuando estaba muy influido por los *philosophes*, habló de la relación entre amo y esclavo como de «un ejercicio perpetuo de las pasiones más turbulentas, los despotismos más remitentes, por un lado, y las sumisiones degradantes por el otro».[27] Pero personalmente siempre empleó a esclavos y a veces los vendió, y nunca respaldó declaradamente la causa de la abolición. Además, había aprobado el fatal nombramiento de Collins como recaudador de aduanas, nombramiento que condujo a las peores evasiones de la ley.

El día después de la declaración de Jefferson, el senador Stephen

Bradley, de Vermont, que era quien había propuesto las barras y las estrellas para la bandera nacional americana, presentó un proyecto de ley que con el tiempo hubiese prohibido la trata africana. El debate que siguió se ocupó de importantes detalles, como qué debería hacerse con esclavos importados ilegalmente si se les identificaba como tales; evidentemente, no se les podría vender pues, de hacerlo, «castigaríamos al delincuente y luego ocuparíamos su lugar y completaríamos el delito». Pero, ¿podrían convertirse en africanos libres dentro de Estados Unidos o convendría devolverlos a África? De decidirse esto último, ¿podrían encontrarse sus viejos hogares e impedir que los vendieran de nuevo? También importaba al Congreso decidir el castigo a los importadores ilegales y asimismo las limitaciones a la trata entre los distintos estados. Se reconoció que se producirían con seguridad violaciones a la ley, por lo menos en los primeros tiempos de su vigencia. Oradores de los estados sureños sugirieron que no podrían aplicarse en las dos Carolinas y en Georgia leyes contra la trata, pues allí la trata se vería, cuando más, como una falta y no como un delito; Peter Early, de Georgia, preguntó: «¿Qué honor podéis obtener de una ley que será violada todos los días de vuestras vidas?»

En cuanto al castigo de los tratantes ilegales, se planteó la dificultad de relacionarlo con las severas penas existentes para el robo, y el diputado Joseph Stanton, de Rhode Island, pensando sin duda en sus amigos, declaró: «No puedo creer que haya que ahorcar a alguien sólo por robar un negro.»

Pero finalmente, el 27 de enero de 1807, el Senado aprobó una ley en favor de la abolición de la trata; la Cámara de Representantes la votó el 11 de febrero y el presidente Jefferson la firmó el 2 de marzo. Prescribía inequívocamente que a partir del 1 de enero de 1808 sería ilegal introducir en Estados Unidos «como esclavo a cualquier negro, mulato o persona de color». La ley prohibía también a todo ciudadano de Estados Unidos que equipara o financiara un buque negrero que operara desde un puerto norteamericano. Vender esclavos a Cuba o a Brasil sería, por tanto, un delito, como venderlos en Carolina del Sur. La cuestión del trato a los esclavos liberados se resolvió dejando la cuestión a las legislaturas de los estados afectados. Los castigos serían una multa de veinte mil dólares por equipar un barco negrero, así como la pérdida del barco; por transportar esclavos, una multa de cinco mil dólares y la pérdida del barco; por llevar esclavos ilegales, una multa de mil a diez mil dólares, así como prisión de cinco a diez años, con la pérdida de los esclavos y del barco. Cualquiera que comprara ilegalmente esclavos importados pagaría una multa de ochocientos dólares por esclavo y perdería el barco.[28]

El inconveniente de esta ley era que no establecía ningún mecanismo especial para su aplicación. Cierto que muchos de los estados sureños aprobaron leyes sobre lo que debía hacerse con los esclavos importados ilegalmente. Así, Georgia y el nuevo territorio Alabama-Mississippi, en 1815, y Carolina del Norte, en 1816, decidieron que

tales esclavos se venderían en subasta a beneficio del estado. Para lo demás, el responsable sería el secretario (ministro) del Tesoro, encargado del cobro de las aduanas, pero sin que dispusiera de una policía especial. En 1820, el secretario William Crawford, que era de Georgia, declaró ante el Congreso que «del examen de los registros de esta Secretaría se desprende que la Secretaría del Tesoro nunca ha dado instrucciones especiales referentes a la ley original y las leyes suplementarias que prohíben la introducción de esclavos en Estados Unidos».[29]

La discusión en el Congreso norteamericano acerca de la abolición definitiva fue muy diferente de su equivalente en la Cámara de los Comunes, pues el Parlamento norteamericano se ocupó de algo acerca de lo cual todos, en alguna medida, tenían experiencia personal, ya que todo senador o diputado (incluso Bradley, de Vermont, el único estado de la Unión que nunca tuvo esclavitud) había conocido a algún esclavo. En Londres, en cambio, sólo una minoría de los lores o diputados tenía experiencia directa en las Indias occidentales y ninguno de ellos en Norteamérica.

A comienzos de 1806, los abolicionistas ingleses tuvieron una serie de entrevistas con el «Gobierno de todos los talentos», es decir, con el primer ministro, lord Grenville (Pitt había muerto), con lord Henry Petty, joven canciller del Tesoro, y con Charles James Fox, que por fin era ministro de Asuntos Exteriores. Grenville, hijo del consejero de Pitt que con su ley sobre el timbre había hecho tanto para perder las colonias americanas, era enemigo de la esclavitud desde el primer debate sobre la cuestión en la Cámara de los Comunes en 1789. Él y Fox se habían manifestado contra la trata en casi todos los debates de la última década del siglo XVIII. Petty, canciller del Tesoro, tenía sólo veinticinco años pero contaba con la reputación de haber sido un «amigo de los demócratas» en Cambridge (y llegaría a ser el lord Lansdowne de larga vida política en la era victoriana). El ministro de Justicia, sir Arthur Pigott, hijo de John Pigott de Barbados, que había sido antes ministro de Justicia en Grenada y por tanto conocía los antecedentes caribeños, presentó un proyecto de ley que prohibía a los capitanes ingleses vender esclavos a países extranjeros. Esto suponía un paso importante hacia la abolición, pero se dio con sigilo, de modo que sir Robert Peel, diputado por Tamworth, manufacturero de algodón y propietario de esclavos, tuvo que reconocer en una tercera lectura que no había estado presente en los debates anteriores porque no se dio cuenta de la importancia de la ley. La Cámara de los Comunes la aprobó por treinta y cinco votos contra trece y en mayo de 1806 la Cámara de los Lores también la aprobó, por cuarenta y tres contra dieciocho votos. Para entonces, a los argumentos humanitarios se había añadido uno de carácter económico: las Indias occidentales estaban endeudadas, había un excedente de azúcar, y las viejas colonias, «saturadas», ya no deseaban esclavos nuevos. Los abolicionistas se sentían muy animados; Clarkson, repuesto de sus afecciones mentales, pudo comentar que tal vez no había habido

ninguna sesión parlamentaria en que «tantos sentimientos virtuosos prevalecieran en todos los escaños».[30]

En junio de 1806 hubo nuevos debates. Fox y Grenville propusieron, el primero en la Cámara baja y el segundo en la alta, resoluciones que comprometían al Parlamento a abolir la trata «con toda la rapidez posible», además de pedir al gobierno que negociara con otros países con objeto de lograr una abolición general de la trata. La abolición británica llevaría a una cruzada internacional. La reciente muerte de Pitt y la espada de Damocles que pendía sobre la cabeza de Dundas arrojaron una sombra en los debates. En la Cámara de los Lores el nuevo ministro de Justicia, el brillante pero excéntrico Thomas Erskine, redimió los comentarios despectivos hechos en 1792 por su predecesor Thurlow y afirmó que había cambiado de opinión en favor de la abolición y que «es nuestro deber con Dios y con nuestro país, que es la estrella de la mañana de la Europa ilustrada y cuya gloria es dar libertad y vida y administrar humanidad y justicia a todas las naciones, el poner remedio a esta perversidad». Una moción en favor de la abolición fue aprobada así en ambas Cámaras, por ciento catorce votos a quince en la de los Comunes, y por cuarenta y uno a veinte en la de los Lores. Canning escribió entusiasmado que los debates habían mostrado «lo que puede hacer un gobierno si quiere hacerlo».[31]

Rápidamente se aprobó una ley estableciendo que a partir de agosto de 1807 no podrían emplearse nuevos buques en la trata. En el debate en la Cámara de los Comunes, Isaac Gascoyne declaró que no dudaba de que «después de la abolición seguiría una gran miseria pública y privada... y que muchos de nuestros más leales, activos y útiles súbditos emigrarían a América». Wilberforce presentó el argumento de que si se abolía la trata los plantadores se verían obligados a cuidar mucho mejor de sus esclavos y a «hacer todo lo que pudiera producir el efecto de aumentar la población», punto de vista en el que insistió Henry Petty al declarar que «cuando los alimentos abundan y la mano de obra no es excesiva, la población natural de cada lugar satisfará sus necesidades». George Rose, diputado por Christchurch, antiguo aliado de Clarkson y agente de Dominica, pero que tenía intereses financieros en la continuación de la trata, pensaba que existía el peligro de que su abolición condujera a la emancipación de los esclavos: «No puedo pensar que haya ninguna persona que, considerando el asunto sin prejuicios, sea de la opinión de que los negros estarán mejor después de la emancipación de lo que están actualmente.» Se negaba incluso a creer que el Pasaje Medio fuera «un período de dolor; ahora la mitad de las pruebas indica que es muy diferente».[32] De este Rose, John William Ward dijo que se había acostumbrado a él en la Cámara «del mismo modo que uno se acostumbra a un mueble viejo, molesto y mal construido».

Grenville, en la Cámara de los Lores, preguntó con perspicacia: «¿Podemos hacernos la ilusión de que el daño causado [por la trata] no se recordará durante mucho tiempo para nuestro oprobio?» Es-

peraba piadosamente que «nunca seremos objeto» de la esclavitud y pensaba también que «realmente no tenemos perdón» por no haber abolido mucho antes la trata. Señaló que la trata era tanto peor cuanto que no se fundaba en la necesidad. Los que justificaban la trata decían que los africanos habían condenado a los hombres a ser esclavos, pero con esto «se nos convierte en los ejecutores de las inhumanas crueldades de los habitantes de África».[33]

Grenville, como primer ministro, creyó que había llegado el momento de presentar en la Cámara de los Lores una ley aboliendo la trata, en enero de 1807, por curiosa coincidencia el mismo mes en que el Congreso de Estados Unidos dio un paso similar. El proyecto de Grenville afirmaba que la trata era «contraria a los principios de justicia, humanidad y prudente política». Al hablar en segunda lectura, Grenville se refirió a la trata no sólo como detestable sino como «criminal», interesante adjetivo en labios de un primer ministro con respecto a algo que el gobierno británico había apoyado a lo largo de muchas generaciones. Dado que era par del reino, debía tomar la iniciativa de la ley en la cámara de los Lores, pero acaso era mejor así, teniendo en cuenta la hostilidad a la abolición de esta cámara en el pasado. Su proyecto de ley declaraba que «todas las maneras de tratar y comerciar en la compra, venta o transferencia de esclavos... en, desde, hacia cualquier parte de la costa africana» quedaban prohibidas. Los castigos previstos eran similares a los establecidos en Estados Unidos: el delincuente debería pagar, en el futuro, cien libras por cada esclavo encontrado a bordo, además de que le confiscaran el barco afectado. Grenville afirmaba que la abolición era necesaria para asegurar la supervivencia de las más viejas colonias del Caribe. «¿No están ahora amenazadas por la acumulación de productos para los cuales no pueden encontrar mercado? ¿Y no sería aumentar esta amenaza... tolerar la continuación de más importaciones [de esclavos]?»[34]

Desde luego, todavía existía oposición, no sólo por parte del duque de Clarence, sino también por la de los lores Westmorland, Saint Vincent (que a la sazón mandaba la flota del Canal) y Hawkesbury. El primero, furioso con Wilberforce, dijo, con inquietante franqueza, que muchos de los nobles lores debían su escaño a la trata. Hawkesbury quería suprimir del texto de la ley las palabras «contrario a los principios de justicia [y] humanidad» y dejar simplemente «contrario a una prudente política». Un duque de la familia real, el de Gloucester, liberal y viejo conocido de Wilberforce, que más adelante sería presidente del Real Instituto de África, habló en favor de la abolición.[35] La ley fue aprobada por cien votos contra treinta y cuatro y pasó a la Cámara de los Comunes, donde sir Charles Pole, almirante y del séquito del duque de Clarence, dijo que «la abolición inmediata de la trata sería el más bárbaro de los procedimientos, incluso para los mismos negros». Hablaba como diputado por Plymouth, un puerto con escasa participación en la trata, pero donde la tradición naval era fuerte. T. W. Plummer, diputado por Yarmouth, en la isla de Wight

(«el pequeño Baco» como lo llamaba el periodista Creevey), cuya firma era agente de la plantación jamaicana de lady Holland, dijo que era tan defensor de la libertad como el que más, pero creía que sería peligroso propagar esta idea «entre gente tan poco inteligente y tan fácil de provocar a la rebelión como los negros». Un flamante diputado, George Hibbert, presidente del Muelle de las Indias Occidentales, diputado por Seaford, que había comerciado en esclavos y poseía propiedades en Jamaica, insistió en que en una semana ocurrían más actos de crueldad en Londres que en un mes en Jamaica. Thomas Hughan, diputado por Dundalk y uno de los pocos comerciantes irlandeses con las Indias occidentales, aseguró que la ley «estaba preñada de desgracias para las colonias y el imperio». William Windham, entonces ministro de la Guerra y las Colonias, fue el único miembro del gobierno que se opuso a la abolición, pues creía que «no es momento para lanzarse a un experimento tan peligroso». John Fuller, diputado por Sussex, uno de los diputados más ricos y fanfarrones, que se había opuesto continuamente a la abolición, adujo que era como «decir que no queremos que se limpie nuestra chimenea porque es algo molesto para el deshollinador». A pesar de esta tajante y abierta oposición, la ley se aprobó el 23 de febrero por doscientos ochenta y tres votos contra dieciséis; fue la primera vez que participó en la votación la mayoría de los diputados. El debate final fue notable por la elegante comparación que hizo sir Samuel Romilly entre Napoleón y Wilberforce, al final de la cual toda la cámara se puso en pie para dedicar al segundo una ovación sin precedentes. La merecía. Lo conseguido por Wilberforce es uno de los ejemplos más notables del triunfo de un político en una cuestión filantrópica de envergadura y, al mismo tiempo, nos recuerda que los individuos pueden hacer historia.[36] La ley recibió el consentimiento real el 25 de marzo. La trata sería ilegal a partir del 1 de mayo de 1807.

Hubo decepción, desde luego, entre los tratantes, como Tucker y Gudgeon en el río Sherbro, Crundell y Mason en las Gallinas, William Peel en Bullam, Goss en los Plantaines, y J. N. Dolz en La Habana, por no hablar de los Anderson, que habían sucedido a Richard Oswald y sus amigos como propietarios de la isla de Bence, frente al estuario de Sierra Leona. Los reyes africanos con quienes los ingleses habían comerciado por tanto tiempo no podían creérselo. El resentimiento condujo incluso a motines en la Costa de Oro. ¿No era la trata el principal comercio de Dahomey, Bonny y Lagos? La trata atlántica había influido demasiado en las sociedades africanas para que de la noche a la mañana se abandonara. El rey de Bonny dijo en 1807 al capitán Hugh Crow de Liverpool: «Creemos que este comercio debe continuar. Éste es el veredicto de nuestro oráculo y de los sacerdotes. Dicen que vuestro país, por grande que sea, nunca podrá detener un comercio ordenado por Dios mismo.»[37]

Muchas peticiones se presentaron contra esta decisión del Parlamento del mayor comerciante de esclavos: una de Joseph Marryat, por ejemplo, diputado por Horsham, importante comerciante de

las Indias occidentales y padre del novelista que firmaba «Capitán Marryat». Pero fueron inútiles. El 30 de abril de 1807 fue el último día en que un buque de la trata se hizo legalmente a la mar desde un puerto británico, y todo cuanto pudo hacer el duque de Clarence, futuro rey Guillermo IV, fue lamentarse de que «lord Grenville, de un soplo, destruye la fuerza marítima de la nación».[38]

James de Wolf, *Capitán Jim*, hizo también un último viaje de la trata a África en 1807, en su buque *Andromache*, y luego, previendo la posible ruina de su ciudad cuando se aboliera la trata, invirtió su fortuna en las manufacturas textiles de Arkwright, al norte de Providence, en Rhode Island.

Era suposición general, puesto que Gran Bretaña y Estados Unidos coincidían en la cuestión, y en vista de que recientes victorias en la guerra habían dado a Gran Bretaña el control de gran parte del Atlántico y del Caribe, que pronto se acabaría la trata. Lo dijo Grenville al presentar su moción para abolirla: «¿No ve el noble lord [Eldon] que si abandonamos la trata no será posible que algún otro Estado la emprenda sin nuestro permiso? ¿No dominamos sin rival el océano?»[39] El elocuente Henry Brougham, que se iba situando en el centro de la escena política, que a menudo dominaría, había argumentado, en 1803, que «puesto que hemos sido los tratantes principales, quiero decir, los abanderados del crimen», podía esperarse que la abolición británica llevaría a que otros Estados la imitaran.[40] Pero todavía se derramarían muchas lágrimas, como habían previsto algunos de los adversarios ingleses de la abolición, antes de que pudiera cumplirse la aspiración expresada en estas hermosas frases.

LIBRO SEXTO

La era de la ilegalidad

28. NO HEMOS EMPEZADO TODAVÍA LA EDAD DE ORO

> Veo que no hemos empezado todavía la Edad de Oro.
>
> Un diplomático toscano después del fracaso de los planes para suprimir la trata en la Conferencia de Aquisgrán, 1818

La abolición de la trata por Gran Bretaña y Estados Unidos acarreó una considerable confusión en África. En 1820 el rey de los ashanti preguntó al funcionario británico Dupuis por qué los cristianos ya no querían comprar esclavos. ¿Es que su Dios no era el mismo que el de los musulmanes, que seguían comprando, secuestrando y vendiendo esclavos como siempre lo habían hecho? Puesto que el Corán aceptaba la esclavitud, algunos musulmanes se convencieron de que la nueva conducta cristiana era un ataque al islam.

Además, los tratantes franceses, portugueses y hasta españoles seguían actuando como si creyeran que la esclavitud era algo ordenado por Dios, igual que los anglosajones lo hicieron hasta 1807, por más que en las guerras napoleónicas los franceses eran enemigos de los ingleses mientras que portugueses y españoles eran sus aliados.

Transcurrieron muchos años antes de que empezaran a cambiar las actitudes africanas. A fin de cuentas, en 1807 había más esclavos en África que en las Américas, aunque con una mayor variedad en los grados de esclavitud. Viajando por Senegambia, Mungo Park creyó que allí «el trabajo está a cargo universalmente de los esclavos», y calculó que «tres cuartas partes de los habitantes son esclavos».[1] Probablemente los esclavos constituyeron las tres cuartas partes de las exportaciones de África occidental en el siglo XVIII. Un comerciante inglés, John Hughes, después de visitar Guinea Bissau o Guinea portuguesa, en 1828, comentaba: «creo que todos los indígenas africanos se dedicarían a comerciar con esclavos, si se les permitiera».[2]

En la región de los ríos Senegal y Gambia los esclavos soldados de la aristocracia local, los llamados *ceddo*, tenían mucho poder, pues desde comienzos de siglo se habían enriquecido vendiendo esclavos. La abolición de la parte anglosajona de la trata determinó una mayor actividad de los ceddo, deseosos de aprovecharse de lo que podía parecer el final del interés europeo por los esclavos; y el aumento fenomenal del poder de los *mullahs* en Senegambia, a costa no sólo de los ceddo sino también de los nobles y del poder temporal, se derivó en parte del colapso de la trata europea, pese a que esos capitostes religiosos participaban en la trata tanto como sus predecesores seglares. Por otra parte, el califato de Sokoto, en las ciudades Estado de los

hausa, una iniciativa suní en lo que ahora es el norte de Nigeria, había sido hostil, durante un tiempo, a la trata de la costa atlántica. Parece que uno de sus jefes desempeñó allí el papel de un Wilberforce musulmán, con el fin de acabar con la esclavización de musulmanes libres. Pero este profeta se limitó a intentar salvar a sus correligionarios y pronto fue desplazado por jefes más tradicionales, para quienes la venta de esclavos y las incursiones para capturarlos eran actividades normales sancionadas por la tradición y el Corán. Siguió pues la trata de los hausa, tierra adentro, y parece que, a finales del siglo XIX, una cuarta parte de los habitantes del califato eran esclavos. Entre los ashanti, el reino más poderoso de Guinea, toda persona con propiedad poseía esclavos aunque, ya que no había allí plantaciones, su condición se parecía a la de miembros de una «familia de amigos». En 1840 la mayoría de la población trabajadora estaba todavía compuesta por esclavos. «Muchos de los jefes poseen... millares de esclavos», indicaba en 1843 el reverendo John Beecham, misionero metodista en la Costa de Oro.[3] Todavía se sacrificaban esclavos a la muerte de un rey, a menudo de modo espectacular, lo cual les hubiese valido la aprobación de los antiguos mexicas: tal vez mil o más con motivo de la muerte del rey de los ashanti en 1824. Los esclavos dominaban el ejército en algunos reinos. Incluso en las factorías europeas los «esclavos de casta», que habían trabajado en los fuertes, entre ellos los de Cape Coast, siguieron en su lugar hasta su muerte, a cambio de un salario, pues raramente fueron objeto de la humillación de ser embarcados hacia el Nuevo Mundo. En Dahomey, un visitante francés pensaba que dos tercios de la población estaba formada por esclavos, aunque esta cifra pierde mucha fuerza si se tiene en cuenta que hubo quien sostenía que todos los habitantes de Dahomey eran legalmente «esclavos del rey».[4]

En la costa del delta del Níger, la mayoría de la población parece haber sido de descendientes de esclavos. «No hay ni diez personas libres en Bonny», decía el negociante inglés J. A. Clegg, al declarar ante una comisión de la Cámara de los Lores en 1843. «Hubo un tiempo en que no había un solo jefe en Bonny que no comerciara con esclavos.» Éstos habían alcanzado su posición ascendiendo en el curioso sistema de «hogares» o asociaciones de familias, que en el delta seguía siendo la autoridad social más importante. Tierra adentro, los aros, los dictadores económicos de la región, continuaban explotando con eficacia su influencia y no querían abandonar un comercio que les proporcionaba tantas riquezas. Para ellos, como para innumerables otros africanos, los esclavos eran el capital principal. La abolición británica significó para muchos habitantes del golfo de Guinea un descenso de ingresos, especialmente para quienes dependían de las tasas pagadas por los tratantes y mercaderes africanos, y lo mismo sucedía a los que capturaron a los esclavos en primer lugar, a lo largo de las viejas rutas de la trata. Con la abolición, muchas aristocracias perdieron su única fuente de ingresos.

Un tratante inglés, Francis Swanzy explicaba en 1843 que «tan

pronto como uno ha ganado algún dinero, se compra un esclavo; la gente gasta mucho en la adquisición de esclavos, pues esto le da poder». Por su parte, el viajero francés René Caillé creía, alrededor de 1820, que la primera aspiración de un campesino era poseer de diez a quince esclavos.[5]

La abolición de la trata británica y los esfuerzos británicos para conseguir que otros europeos siguieran su ejemplo hizo que se hallaran disponibles para las economías africanas muchos esclavos que, en otras circunstancias, se hubiesen exportado a las Américas. En la región de Guinea superior los jefes empleaban cada vez más esclavos para cultivar los productos aprobados por los ingleses para el «comercio legítimo», como el coco y la cola. El número de esclavos sueltos llegó a ser una amenaza para los jefes de África occidental, y del mismo modo que anteriormente se creyó que habían ayudado al desarrollo de los Estados, ahora se les veía como factor de su desintegración. Por ejemplo, en el imperio oyo, los esclavos soldados originarios del norte se unieron bajo la bandera de una guerra santa islámica y lo destruyeron.

La trata desde el África negra a través del Sahara hacia el Mediterráneo meridional y Egipto continuó después de 1808, igual que había seguido durante toda la era de la trata atlántica. Se calcula que en 1800, en esa región se vendían de dos a tres mil esclavos al año, cifra que probablemente aumentó hasta ocho mil después de 1820. Los oyo, antes de su caída, invadieron en 1810 la región de Mahi, al este, y se llevaron veinte mil cautivos para su venta en Lagos; muchos de ellos fueron al norte, a través del Sahara, y no al este hacia las Américas. Los esclavos exportados al norte de África seguían incluyendo una considerable minoría de los muy apreciados y bien pagados eunucos, empleados como funcionarios en todo el mundo musulmán durante el siglo XIX. En las zonas del interior más afectadas por la trata sahariana los mercaderes solían negarse, alrededor de 1820, a cualquier pago que no fuese en esclavos, que así se convirtieron en una especie de moneda alrededor de Bornu, cerca del lago Chad. El destacado historiador marroquí Al-Nasiri se lamentaba de la «ilimitada esclavización de los negros y la importación de muchas manadas de ellos todos los años, para su venta en las ciudades y los mercados de los pueblos del Magreb, donde se trafica con ellos como con animales».[6]

Al sur, en las zonas de Loango, Congo y Angola, francesas antes de 1792 y luego portuguesas, la trata continuó después de 1808 con mayor intensidad que antes, pues allí los tratantes empezaron a temer que los británicos usaran su superior poderío naval para insistir en que se acabara la trata, de modo que les parecía necesario hacer reservas de esclavos cuando todavía era posible.

La Cámara de los Comunes británica reprochó a la Compañía de Mercaderes Comerciantes con África, que todavía sobrevivía, el no haber convencido a los africanos de que la abolición era beneficiosa para la población local. El comité de la Compañía replicó, acertada-

mente, que «ni el más apasionado de los teóricos puede esperar que una simple ley de la administración británica inspire, en un momento, a los no ilustrados [sic] indígenas del vasto continente africano y les persuada, más aún, les haga creer y sentir que es interés suyo ayudar, o tan siquiera aceptar, la destrucción de un comercio que es inconsistente con sus prejuicios, sus leyes o sus nociones de moral y religión, y por el cual se han acostumbrado hasta ahora a adquirir riqueza y a comprar todos los lujos extranjeros y cosas necesarias de la vida».[7]

Los filántropos de Europa occidental hablaban mucho de convencer a los africanos de que cambiaran la trata por otras clases de comercio. Los estatutos de una recién fundada Institución Africana declaraban que se proponía «difundir los conocimientos útiles y la laboriosidad entre los habitantes». Pero cuando se trató de poner en práctica en África misma las ideas de la institución, parecieron un desafío al orden existente. El capitán James Tuckey, un geógrafo de origen irlandés, durante un viaje en 1816 para «resolver el problema del Congo», escribió con audacia que «el mercader indígena no desea que los europeos penetren en el país por temor a que interfieran en su comercio».[8] El presidente de la Institución Africana era el abolicionista duque de Gloucester, conocido entre la familia real como *Silly Billy* (Guillermito el bobo), sin duda porque era ilustrado; el primer secretario de la Institución fue el entusiasta Zachary Macaulay, antiguo gobernador de Sierra Leona.

¿Cómo podían construirse una nueva vida los pueblos de África occidental, acostumbrados a vender esclavos a los anglosajones? Una de las posibilidades era continuar un comercio iniciado antes de la era portuguesa, el de la sal; el capitán John Adams describía a finales del XVIII cómo en Warri, río Forcados arriba, «se usan grandes recipientes de latón durante la estación seca para evaporar el agua del mar y obtener su sal... y se lleva a cabo un gran comercio de este producto con el interior del país».[9] Pero los europeos no necesitaban sal africana, de modo que no podía rivalizar con el comercio de esclavos.

Más prometedor era el aceite de palma, especialmente del territorio de más allá del delta del Níger, en cuyo comercio tuvieron en aquellas circunstancias un gran papel las ciudades de los ríos Bonny y Calabar, como antes lo tuvieran en la trata. El aceite de palma se producía también en la parte oriental de la Costa de Oro, por el pueblo akuapem, que en tiempos de la trata era bien conocido como agricultor. Este aceite se usaba ya en Benin cuando los europeos llegaron allí en el siglo XV, y hacia 1520 a los marineros portugueses, de regreso de sus viajes de la trata, se les permitía llevar libres de impuestos dos jarras de este aceite.

En 1800 el uso más importante del aceite de palma era el jabón y, en segundo lugar, las velas; en África se usaba también para preparar una especie de ginebra, como se veía en la respuesta habitual en la Costa de Oro cuando se preguntaba de dónde procedía el capital del comercio de cacao: «del aceite de palma y de la ginebra». El aceite de

palma era también un ingrediente esencial en la preparación de lubricantes. La llegada del ferrocarril y de otra maquinaria nueva en el XIX europeo y norteamericano determinó un aumento en la demanda de este producto. La revolución industrial dependía más de las exportaciones africanas que de los esclavos.

Algunos de los mercaderes de Liverpool que se habían ocupado de la trata hasta 1807 hicieron una notable transición hacia este comercio, entre ellos los hermanos Aspinall, George Case, copropietario con Gregson del *Zong*; Jonas Bold, cuyo hermano Edward fue de los primeros en el comercio del aceite de palma en el río Benin, y, por encima de todos, John Tobin, cuya familia había sido pionera en el Viejo Calabar. Tobin y Horsfall importaron a Inglaterra cuatrocientas cincuenta toneladas de aceite de palma, en 1807, y cuatro mil en 1830. Dado que el precio promedio era de catorce libras por tonelada en Calabar y de veintiocho en Inglaterra, las ganancias comenzaron a ser tan altas como lo fueran en la trata. El método comercial era también similar: tejidos, lingotes de hierro, mosquetes, alcohol (especialmente ron), manillas, y cauríes se cambiaban por la materia prima. Lo irónico era que muchos de los palmerales estaban al cuidado de esclavos. Los filántropos europeos creían que esta fuerza de trabajo acabaría siendo sustituida por asalariados, pero esta alternativa liberal o capitalista tardó varias generaciones en abrirse paso.

Otra posibilidad del «comercio legal» era la goma arábiga, especialmente de las acacias a lo largo de la arenosa orilla septentrional del río Senegal. Este producto, muy apreciado en toda Europa, hizo por esta región lo que la trata había hecho a finales del XVIII; en 1820, antes de la abolición real de la trata francesa, igualaba ya en valor al comercio de esclavos.

El cuero y la cera de abeja fueron para la región del río Gambia lo que en la del Senegal fue la goma arábiga, y hacia 1820 estos productos excedían ya en valor a los ingresos por esclavos. Marfil, oro, pimienta, arroz, madera, cacahuetes (que más tarde tuvieron mucha importancia en el valle del Senegal) fueron otros de los productos del renovado comercio africano.

Pero aunque el rey de Bonny vendiera aceite de palma a sus viejos amigos británicos, ahora tan moralistas, estaba dispuesto a seguir vendiendo esclavos a los portugueses y a cualquiera que se los comprara. Hugh Crow, uno de los últimos capitanes de Liverpool que fuera legalmente al África occidental —en 1807 con Thomas Aspinall en el *Kitty Amelia*, para llevar cuatrocientos esclavos a las Indias occidentales—, explicó siguiendo su habitual manera condescendiente de transcribir sus conversaciones con africanos, que el rey de Bonny le dijo: «Nosotros creer que la trata no se detiene porque nuestros hombres ju-ju lo dicen.» El rey de Dahomey, por su parte, envió en 1810 a un embajador al virreinato de Brasil para confirmar a sus clientes que, por su parte, se mantendría la trata.[10]

No había razón para inquietarse, pues el gobernador de Bahía tenía claras instrucciones de Lisboa que le indicaban que «está lejos de

las intenciones reales restringir de alguna manera este comercio. Al contrario, las autoridades reales quieren facilitarlo y fomentarlo de la mejor manera posible». El obispo de Pernambuco, José Joaquim da Cunha, había denunciado en 1808 «los insidiosos principios de una secta de filósofos» ocupados en predicar la abolición e insistía en que «el comercio de esclavos es una ley dictada por las circunstancias a naciones bárbaras».[11] Desde entonces, varios reyes africanos encontraron conveniente tener embajadas oficiosas en Brasil, dirigidas, claro está, por personas de sangre portuguesa, con el fin de asegurar el funcionamiento sin trabas de la trata en las nuevas circunstancias. El tradicional intercambio de esclavos por tabaco de tercera clase continuó entre Bahía y la costa de Mina, de donde, sólo en 1807, se llevaron a Bahía ocho mil esclavos a cambio de tabaco, y en 1810 Río registró su mayor importación anual de esclavos: dieciocho mil seiscientos setenta y siete en cuarenta y dos buques.

Así, pese a los bienintencionados esfuerzos de los británicos y de las numerosas leyes de emancipación que pronto se promulgaron en las recién independizadas naciones latinoamericanas, en 1822 el número de esclavos africanos en las Américas era probablemente el doble de lo que fuera, pongamos por caso, cuarenta años antes. La afirmación de Adam Smith de que la esclavitud era un sistema antieconómico se había leído en todas partes, pero fue rechazada también en todas partes. En Brasil, como en África, no había trabajo asalariado disponible de modo general, y la agricultura a base de trabajo esclavo parecía prosperar.

Por consiguiente, poco después de 1808, se empezó a considerar, en Londres, aunque no mucho en Washington, que la abolición de la trata quedaría incompleta a menos que las leyes de 1807 de Gran Bretaña y Estados Unidos fueran seguidas por denuncias similares en otras naciones que comerciaban con esclavos. Puesto que había abolido la trata, no interesaba a Gran Bretaña permitir que sus rivales comerciales acumularan esclavos en sus colonias. Los diplomáticos británicos, por lo tanto, se dedicaron a tratar de convencer a otros gobiernos de que también abolieran la trata, con la esperanza de que esto condujera al fin de la esclavitud misma en los imperios respectivos. Empezó así una larga cruzada, habitualmente mal interpretada por otros pueblos.

Los abolicionistas, tanto si estaban en el poder (y muchos lo estaban en Gran Bretaña, como funcionarios ya que no como ministros), como si todavía actuaban en términos de grupo de presión fuera del gobierno, se enfrentaban a tres desafíos importantes: primero, el de Portugal, y su imperio brasileño; segundo, el de España y su imperio americano, que en 1807, desde México a Chile, todavía parecía invariable y leal; y tercero, el de Estados Unidos, donde la guerra con Francia había favorecido la trata. Los otros países europeos constituían problemas de menor entidad. Gran Bretaña era la nación más

respetuosa con la ley, a principios del XIX, de modo que cuando se promulgó la prohibición de la trata, este comercio, en general, cerró. Pero había aún una cierta trata a pequeña escala, con algunas conexiones indirectas que iban a provocar preocupación.

Brasil era todavía el principal mercado de esclavos africanos, como lo había sido desde finales del siglo XVI, excepto en la segunda mitad del XVIII, cuando le superaron los clientes de Gran Bretaña. La mitad de los habitantes de la enorme colonia eran esclavos (casi dos millones entre cuatro millones de habitantes, en 1817). Los esclavos realizaban casi todo el trabajo productivo, en minas, en plantaciones de café y de caña, cargaban en los barcos los sacos llenos de los productos de estas empresas, y también eran criados en las grandes mansiones, o aguadores o portaban a hombros las sillas de sus amos y amas, o los escoltaban por las mal iluminadas calles. La importación de esclavos era la parte más importante del comercio internacional de Río de Janeiro, y constituía una tercera parte de todo el comercio de la colonia. Los amos seguían creyendo que su surtido de esclavos precisaba de constantes aportaciones, pues el índice de natalidad seguía siendo bajo como resultado de la tradicional escasez, artificialmente provocada, de mujeres esclavas (se importaban dos mujeres por ocho hombres, en el mejor de los casos). En 1817, el viajero británico H. M. Brackenridge informaba que había oposición al aumento natural de la población negra «por el cálculo de que resultaba más barato importar esclavos en la fuerza de la edad que criar a jóvenes esclavos».[12]

La esclavitud seguía existiendo en todo el imperio español. Pero los centros de esta colosal empresa, los virreinatos de México y Perú, así como los territorios menos importantes de Chile y Argentina, empleaban más trabajo indígena que de esclavos importados; en 1810 sólo el diez por ciento de la población mexicana estaba compuesta por negros o mulatos, y la mayoría eran libres; si una cuarta parte de la población de Buenos Aires era negra, en 1810, Chile tenía solamente cinco mil negros. Los únicos que empleaban a esclavos a gran escala, en 1820, en todo el imperio español, eran los cubanos, seguidos por los que pronto serían los venezolanos.

Cuba tenía muchos rasgos en común con Brasil. Una actitud tolerante con la manumisión, en ambos lugares, había hecho posible el aumento de una numerosa población negra libre. Los colonos de ambas colonias consideraban esencial para la economía una importante población esclava. Ambas colonias dependían económicamente de países europeos cuya identidad nacional estuvo protegida por Gran Bretaña en la época de las guerras napoleónicas. Pero la población esclava de Cuba era en 1817 todavía pequeña: sólo doscientos mil, comparados con los dos millones de Brasil. Cuba era una isla, aun-

que fuese grande, y este hecho geográfico dominaba su historia, como el francés Michelet puso de relieve sin gran sutileza con respecto a Gran Bretaña al repetir a sucesivas generaciones de estudiantes parisinos que «Inglaterra es una isla».

En tercer lugar, Cuba era cada año más próspera, pero esta «perla de las Antillas» aparecía como un nuevo rico en comparación con Brasil, que durante varios siglos recibió un inmenso número de esclavos del otro lado del Atlántico, y que ya en tiempos de Felipe II se había especializado en el azúcar. En contraste, Cuba, hasta el siglo XVIII, había sido esencialmente una escala para las flotas españolas llamadas del Tesoro por su carga de metales preciosos.

Pero ahora el producto más importante de Cuba era el azúcar. Antes de 1770 los plantadores cubanos habían descuidado la oportunidad de producirlo, aunque el suelo era tan apropiado como el de Jamaica o Saint-Domingue y pese a que había mucha más tierra disponible. Con todo, en 1788 Cuba producía ya unas catorce mil toneladas anuales. En 1825 esta cifra se había triplicado, superando las cuarenta mil toneladas en unas dos mil plantaciones de caña. Pronto Cuba exportaría más azúcar que las demás islas caribeñas juntas, aumento posible por el constante incremento de la demanda norteamericana y europea; y este azúcar salía de plantaciones y molinos en que trabajaban esclavos.

En cuanto a Venezuela, los grandes terratenientes, los Uztariz, los Toro y los Tovar, todavía necesitaban esclavos para sus plantaciones de cacao en los hermosos valles de Caracas y Aragua. En 1800 la población esclava no rebasaba el diez por ciento del total, pero los criollos apenas alcanzaban el veinte por ciento, con el resto formado por mulatos y negros libres. De todos modos, los terratenientes eran los dueños de la colonia, y de ellos dijo Humboldt que eran conservadores en política simplemente porque «creen que con cualquier revolución correrían el riesgo de perder sus esclavos».[13] Estaba vivo el recuerdo de recientes rebeliones de esclavos, como la de 1795 en que se proclamó «la ley de la República francesa» y que causó muchas destrucciones y hasta condujo a la ocupación temporal por los esclavos rebeldes de la ciudad de Coro, en la costa frente a Curaçao.

Otro problema al que debían enfrentarse los abolicionistas, después de la ley de 1807, era el de Estados Unidos, donde la trata estaba prohibida, y donde varias leyes del Congreso refinaron la definición del delito y aumentaron los castigos por el mismo. Pero hasta 1862, en tiempos del presidente Lincoln, no se ejecutó a nadie por violar esta ley; entretanto, el país disfrutó durante cincuenta años de una modesta trata internacional ilegal.

Ésta fluía principalmente por Texas (parte del imperio español hasta 1821, luego de México hasta 1835 e independiente hasta 1846), por Florida (española hasta 1818) y por Carolina del Sur. En Florida, especialmente, podían desembarcarse fácil y legalmente esclavos en

Pensacola, desde donde era posible transportarlos por el río Escambria hasta Alabama o por tierra hasta Georgia. Los astilleros de Baltimore, como los de Samuel y John Smith, William Van Wyck, John Hollins, y Stewart & Plunkett, seguían ocupándose después de 1808, como lo hicieran antes, de la construcción de barcos para la trata y la compra de esclavos en las Indias occidentales. Los aseguradores de Boston todavía aseguraban buques de la trata; así N. P. Russell escribía a J. Perkins en 1810, que «según vuestra demanda, he ofrecido a los aseguradores de mi oficina las dos empresas africanas, a saber, el *San Francisco de Asís* y la goleta *Carlota*...».[14] Algunos tratantes de Rhode Island, entre ellos el general George de Wolf, que era el tratante más importante de aquellos tiempos de ilegalidad, vendían sobre todo a Cuba y no a Estados Unidos; celebró su riqueza construyéndose una nueva mansión, con columnas corintias y ventanas paladianas, Linden Place, en Bristol, de Rhode Island. En Providence, del mismo estado, un corresponsal no identificado escribía en 1818 a Obadiah Brown, filántropo y pionero de la manufactura de algodón, que «la facilidad con que se lleva a cabo desde aquí el tráfico prohibido la ha convertido en el centro de muchos violadores de la ley comercial... entre ellos la trata de africanos, que se efectúa con mucho éxito y extensamente».[15] La verdad se oculta con deliberadas confusiones; por ejemplo, a finales de 1809, la Institución Africana de Londres informa que la costa africana occidental «hormiguea» de barcos con bandera española que llegan de Estados Unidos. Los Smith de Newport, para no hablar de Francis Depan y Broadfoot de Charleston, así como John Kerr de Nueva York, parecen haber participado. A juzgar por una carta escrita por James de Wolf de Bristol a su hermano John, también estaba involucrado el conocido mercader bostoniano Samuel Parkman: «Me entero de que Parkman de Boston te envía una goleta a Bristol para que la equipes para una expedición al este, y que te has negado a tener nada que ver con ella, lo cual, en mi opinión, es una decisión muy acertada.»[16]

El 11 de enero de 1811 el secretario (ministro) de Marina de Estados Unidos, Paul Hamilton, tratante y plantador que había pedido a la legislatura de Carolina del Sur que aboliera la trata, escribía al capitán Campbell, comandante naval de Charleston: «Me entero, no sin gran inquietud, de que la ley referente a la importación de esclavos se ha violado con frecuencia en [el puerto de] Sainte Mary (Georgia), desde que se han retirado las cañoneras... Enviélas con orden de emplear toda diligencia.»[17] El presidente James Madison, que se había opuesto constantemente a la trata, aunque a veces con maniobras tácticas, explicó al Congreso, en un mensaje del 10 de diciembre del mismo año, que «se sabe que ciudadanos americanos [todavía] participan en un tráfico de africanos esclavizados, en violación de las leyes humanitarias así como de las de su propio país». Y agregaba: «Los mismos justos y benévolos motivos que produjeron la prohibición por la fuerza de esta conducta criminal serán sin duda experimentados por el Congreso para establecer nuevos métodos con el fin

de suprimir este mal.»[18] «Sin duda» resultó ser en aquellas circunstancias una expresión demasiado fuerte. Cierto que algunas veces un celoso funcionario de aduanas descubría a un buque tratante (como el *Eugene*, capturado delante de Nueva Orleans), pero lo que se hacía con él era harina de otro costal.

Un caso especialmente difícil era el de Luisiana, recientemente comprada a Francia. El gobernador William Clairborne no lograba aplicar la abolición, e impedir el contrabando de esclavos «resultó uno de los problemas más difíciles en la administración de la legislación prohibitiva».[19]

En cuanto a Carolina del Sur, ya en 1804 el representante (diputado) William Lowndes de ese estado declaraba: «Con ríos navegables que van hasta el corazón [del Estado] era imposible, con nuestros medios, impedir que nuestros hermanos del este [es decir, de Nueva Inglaterra] que, desafiando al gobierno se han dedicado a este comercio en algunas partes de la Unión, introdujeran esclavos en este país.»[20] Varios otros estados de la Unión, como Carolina del Norte, habían dependido siempre de esclavos llevados no por agua sino por tierra, la mayoría desde Carolina del Sur, de modo que no consta registro de ellos en los libros de las aduanas.

La Ley de 1807 prohibía solamente la trata internacional, pero no condenaba ni la interna ni la costeña. No había límite al número de esclavos con los que podía comerciarse de este modo ni ninguna norma sobre el modo de transportarlos. Era éste un comercio de mucho volumen. Los esclavos se llevaban por mar y más a menudo por tierra a Nueva Orleans o Charleston, donde se vendían a capitanes de barcos que los llevaban a otros puntos de Estados Unidos o incluso, ilegalmente, a Cuba. El periódico *Virginia Times* se vanagloriaba en 1836 de que el año anterior se vendieron cuarenta mil esclavos para su exportación. El viaje de Virginia al mercado de Nueva Orleans podía durar tanto como el Pasaje Medio desde África.

La mención de Virginia plantea un tema interesante. Desde que comenzó allí la agricultura, en el siglo XVII, los propietarios de plantaciones de tabaco, como se señaló, habían aumentado la fuerza de trabajo con esclavos nacidos en América sin recurrir al mercado internacional. En 1800, en algunas plantaciones se criaba deliberadamente a esclavos para su venta. Esto se había practicado en las Indias occidentales, por ejemplo en Jamaica y en las haciendas de la Sociedad para la Propagación de la Fe, y también en Portugal, como alternativa a la trata. Los Gadsden de Charleston, los Campbell de Nueva Orleans, y Nathan Bedford Forrest de Memphis destacaban en este nuevo negocio, pero había otros, en Alexandria, Savannah y Richmond, aunque la mayoría de ellos veía en la cría de esclavos una parte adicional, pero no la principal, del negocio.

Estados Unidos tuvo más éxito en producir esclavos por el aumento de la natalidad que otras sociedades americanas que empleaban a esclavos. ¿Se debía esto a que se prestaba especial atención a las «mujeres de cría» y a los que eran «sementales poco comunes»?

¿Se dieron cuenta algunos amos de esclavos de Virginia de que los niños esclavos eran, por decirlo así, un interés del capital que podía aumentar su riqueza? Los testimonios son pocos y algo parciales. Richard Drake describió una de estas granjas de cría cerca de Alexandria, en Virginia, pero nadie ha podido decidir si es digno de confianza su vívido relato de treinta mujeres embarazadas y de las chozas «hormigueantes de *piccaninnies* [críos] de diferentes tonos de color oscuro».[21] El argumento de que las esclavas tendrían más hijos si se las trataba bien se usaba a menudo en los debates sobre la abolición; por ejemplo, el capitán Thomas Wilson, de la armada británica, que tenía experiencia tanto en las Indias occidentales como en Norteamérica, lo hizo al declarar en la Cámara de los Comunes en 1790: «Siempre pensé que [los esclavos de Norteamérica] estaban mejor tratados y vestidos, parecían más dóciles y felices, entre ellos los matrimonios son más frecuentes y hay, en proporción, menos importados.»[22]

La posibilidad de mantener una población esclava por la fecundidad de la misma preocupaba también a los abolicionistas después de 1790, aunque ésta era la clase de respuesta que solían recibir a sus preguntas sobre las Indias occidentales: «Supe por un plantador al que hablé sobre el tema que los esclavos trabajan en general demasiado para criar.»[23] El doctor Harrison, un médico con experiencia tanto en Jamaica como en las colonias norteamericanas (antes de 1778), explicaba que «en Carolina del Sur los esclavos están bien alimentados, bien vestidos, trabajan menos duro y nunca se les castiga con muchos latigazos; en Jamaica, se les alimenta mal, se les viste de cualquier manera, trabajaban mucho y se les dan fuertes latigazos». En Brasil, «los portugueses no vacilan en decir que no merece la pena criar esclavos, pues esto aleja a las mujeres de sus deberes habituales por muchos años, de modo que no compensa por el tiempo perdido y el costo de alimentarlos. Además, se dice que es grande la mortalidad entre los niños».[24] Más tarde, con el «boom» del café brasileño, después del cuarto decenio del XIX, esta actitud cambió, pues «niños de muy tierna edad pueden recoger café». Pero incluso entonces, J. B. More, presidente de la Asociación Brasileña de Liverpool, dijo que no conocía «ningún lugar especial [en Brasil] para la cría y venta de esclavos criados allí».[25]

En 1790 parecía hallarse en decadencia la esclavitud en Norteamérica, situación distinta a la participación norteamericana en la trata con Cuba y otros lugares. Pero la situación se transformó con el invento, en la primavera de 1793, de la desmotadora de algodón por Eli Whitney, en las plantaciones de algodón de la señora Nathanael Greene, en Savannah (Georgia), y el hecho de que gracias a esta máquina desapareciera el gran obstáculo al cultivo a gran escala del algodón (o sea, separar las motas de las semillas), «un negro podía producir cincuenta libras de algodón limpio por día». Las cifras, bien conocidas, son notables: en 1792, el año antes del invento de Whitney, Estados Unidos exportó sólo ciento treinta y ocho mil trescientas veintiocho libras de algodón, lo que equivalía a ponerle al mismo

nivel, como productor, que Demerara en la Guayana; en 1794, la cifra había subido ya a un millón seiscientas una mil libras; en 1801, la exportación fue de diecisiete millones setecientas noventa libras, y en 1820, de treinta y cinco millones.

Este éxito, que dependía del cultivo a gran escala del algodón de semilla verde en Georgia y las Carolinas, señaló la transformación de esta cosecha en la partida más importante de las exportaciones norteamericanas, y provocó una demanda sin precedentes de esclavos, especialmente de esclavas, pues se suponía que la actividad muy minuciosa de cosechar el algodón convenía más al trabajo femenino.

Este último tuvo consecuencias demográficas. En 1790 había solamente medio millón de esclavos bien aclimatados en Estados Unidos, la mayoría de segunda o tercera generación. Entre 1800 y 1810 aumentó en un tercio el número de esclavos y de otro tercio en los diez años siguientes. En 1825 los esclavos en Norteamérica formaban casi una tercera parte de todos los que había en las Américas. La tendencia continuó. Pero la trata hacia Estados Unidos era muy reducida. ¿Cómo era que el menor de los importadores de esclavos tenía la mayor población esclava? La razón hay que buscarla en el empleo de las esclavas en las plantaciones de algodón.

Los barcos negreros norteamericanos siguieron proporcionando esclavos a Cuba y otros puntos del imperio español, y también, aunque en menor número, a Brasil. En los nueve meses de 1807 de los cuales sobreviven registros, treinta y cinco buques norteamericanos entraron en el puerto de La Habana, de un total de treinta y siete que fondearon allí (los otros dos eran, oficialmente, daneses). El hecho de que la licencia a extranjeros para importar esclavos a Cuba terminara en 1810 importaba poco; los funcionarios españoles estudiaron qué debía hacerse y algunos, como los del consulado de Cádiz, expresaron esperanzas humanitarias, pero estando el país en guerra, parecía que lo mejor era no hacer nada, de modo que, entretanto, la trata con Cuba continuó sin obstáculos. Los registros de La Habana señalan sólo cinco buques norteamericanos entre 1808 y 1819 —el *Catalina* del capitán Coburn, con ciento tres esclavos, en noviembre de 1810; el *Eagle* del capitán Mayberry con tres esclavos; el *Rosa* del capitán Dunbar con ciento dieciséis esclavos, en junio de 1812; el *American* del capitán Intoch con doce esclavos, y el *Thistle* del capitán Perry con seiscientos noventa y ocho esclavos, en septiembre de 1819—, pero hubo con seguridad otros que bajo diversas banderas desembarcaron esclavos en distintos puertos. En mayo de 1808 el capitán Madden del *Pitter* llevó sesenta y seis esclavos a Matanzas, donde el capitán Wilbey entregó ochenta y dos en el *Venus* en febrero de 1809. Numerosos buques que por sus nombres parecen anglosajones —por ejemplo el *Rebecca* al mando del capitán Colquhoun, en marzo de 1810, o el *Tripe* del capitán Beale en junio de 1810—, eran probablemente norteamericanos.

Es más difícil analizar la participación británica en la trata. Unos cuantos tratantes establecidos en África occidental o en las islas frente a sus costas continuaron con ella. Algunos capitanes ingleses navegaron bajo bandera norteamericana y, más tarde, sueca, danesa y hasta francesa. Cosa más importante, sin duda, varias prominentes firmas participaron en la trata después de la ley de 1807, invirtiendo en buques o hasta siendo propietarias de barcos que teóricamente pertenecían a portugueses o españoles. Por ejemplo, McDowal, Whitehead & Hibbert, M. R. Dawson, y Holland y Cía., de Liverpool, así como Clark y Cía., de Londres. Marineros británicos enseñaron a españoles instalados en Cuba los trucos de la trata. Muchas firmas inglesas seguían abasteciendo de «mercancías de intercambio» a los barcos negreros portugueses y españoles. (Es un tema que puede ser objeto de estudio en el futuro.) Pero las firmas británicas más importantes abandonaron este negocio e incluso dejaron de lado la trata entre las islas del Caribe.

La primera acción británica para restringir la trata internacional tuvo lugar ya en abril de 1807, cuando lord Strangford, ministro británico en Lisboa, al que Byron había descrito como de «ojitos azules y rizos de tono castaño rojizo», intentó persuadir a los portugueses de que abolieran el comercio negrero o, cuando menos, que lo limitaran al existente. El ministro portugués de Asuntos Exteriores Azevedo pensaba, sin embargo, que su país no podía adoptar ninguna medida al respecto. Lord Strangford debía saberlo todo sobre la trata, puesto que su madre, nacida en Norteamérica, era una Philipse de Nueva York, biznieta de un famoso negrero cien años atrás, Frederick Philipse, pero acaso se le ocultaba el significado de esta genealogía, pues su familia había pasado recientemente por muchas vicisitudes. Strangford, padre de George Sydney Smythe, el modelo del Coningsby de Disraeli, no se desanimó y en agosto de 1807 intentó persuadir a dom João, regente de Portugal (su madre, la reina María, estaba loca), para que rechazara el ultimátum de Napoleón de que cerrara sus puertos a los ingleses si no quería que invadiera su país. Esta amenaza condujo al regente, a su corte y a un gran número de mercaderes a dirigirse en buques británicos hacia Brasil. Strangford había hecho saber que Gran Bretaña «ocuparía Brasil» si la familia real caía en manos de Napoleón.

El cambio de residencia fue un éxito para Brasil. La mera presencia del regente y su corte transformó Río, por más que el regente fuese un príncipe de fácil trato burgués. Río empezó a considerarse capital de un reino. Desde entonces, todo el comercio que solía ir a Lisboa fue a Río. Se fundó un banco, además de la Casa de la Moneda y de una biblioteca pública, y hasta un jardín botánico y un nuevo teatro. Hubo periódicos y se publicó en portugués *La riqueza de las naciones*

de Adam Smith, con su escepticismo acerca del valor de la esclavitud. Para culminar todo esto, el regente, bajo la cortés presión que entonces los diplomáticos ingleses sabían ejercer, aceptó firmar un tratado comercial con Gran Bretaña, que daba a este país el trato de nación más favorecida, así como un tratado de alianza en cuyo artículo décimo el regente aceptaba colaborar en favor de «la gradual abolición de la trata». Dom João se comprometió a que desde entonces Brasil sólo tomaría esclavos en aquella parte de África que estaba ya dentro de la zona de influencia portuguesa, lo cual significaba que podía tratar legalmente con Loango, Angola, Mozambique, Santo Tomé, Príncipe y Ouidah, pero no con Lagos, donde no había una presencia portuguesa fija. El tratado era vago en ciertos aspectos; por ejemplo, no contenía ninguna garantía de que Portugal, una vez el regente regresara a su territorio y en paz, si se llegaba a esto, legislaría contra la trata. De momento, el aumento de la cantidad de mercancías de manufactura inglesa llevadas legalmente a Brasil podía seguir usándose en Angola a cambio de esclavos, lo cual era un fallo del tratado, maquinado en Londres y que el Ministerio de Asuntos Exteriores británico pasó por alto. Si el regente imaginaba que su firma en el documento llevaría a algo serio es asunto para un novelista con fantasía más que para el historiador, pues aunque no conociera las cifras, dom João debía de saber que, después de su llegada, había aumentado la importación de esclavos a Brasil, de unos diez mil a unos veinte mil al año, un buen negocio en el que se decía que él mismo invirtió.

Con este tratado, entretanto, los británicos demostraban que habían modificado su postura internacional: de grandes tratantes negreros se habían convertido en filantrópicos oponentes a la trata por razones morales. Este cambio desconcertaba a cuantos entraban en contacto con ellos. Se sospechaba, naturalmente, que sus motivos eran oportunistas. Los franceses, los norteamericanos y los españoles pensaban que la nueva cruzada británica era un medio para consolidar su dominio de los mares, pues inmediatamente después de la ley que prohibía la trata se estableció una Flota Británica de África Occidental, para hacer cumplir la ley y, ante todo, impedir que ningún capitán británico de ningún puerto británico comerciara con esclavos a lo largo de los cinco mil kilómetros de la costa africana. La ley de 1807 permitía también la captura de piratas, y cualquier navío que llevara papeles falsos sería considerado automáticamente pirata, de acuerdo con la ley británica, algo que, más adelante, provocó muchos problemas; por ejemplo, en 1816 el buque *Nueva Amable*, con trescientos ochenta y ocho esclavos a bordo, fue capturado frente a Sierra Leona como buque francés con papeles españoles falsos. El almirantazgo se comprometió a pagar por cada esclavo liberado una prima de sesenta libras por varón, treinta por mujer y diez por niño, que se entregaría a los oficiales de la armada y a sus beneficiarios (como el hospital de Greenwich); por cierto que esta regla aseguraba que ningún capitán negrero fuera juzgado como pirata, pues en caso de serlo no se podrían pagar las primas.

Las penas por quebrantar la ley se hicieron más severas después de que mercaderes ingleses informaran de algunas transgresiones, como por ejemplo el descubrimiento en el Támesis del *Comercio del Río*, un buque negrero español. En 1811 una nueva ley, debida a más agitación por parte de los abolicionistas y defendida en el Parlamento por el activo Henry Brougham, declaró que esclavizar a alguien constituiría un crimen que podía castigarse con el destierro a Australia por hasta catorce años. Brougham adujo como ejemplo el buque *Neptune*, que además de llevar madera y marfil desde África, había tomado a bordo trece esclavos en Príncipe. Luego se descubrió que el *George* se hacía a la mar llevando esclavos. La armada detuvo con ciento nueve esclavos a bordo el navío *Marqués Romano*, que resultó ser el *Prince William* de Liverpool. Otros barcos disfrazados de españoles fueron el *Galicia* (*Queen Charlotte*) y el *Palafox* (*Mohawk*). Los jueces de Sierra Leona estimaron que sus tribunales habían emancipado a más de mil esclavos.[26]

Esta nueva legislación parece haber tenido efectos decisivos en los tratantes británicos. Transportar esclavos significaba prisión de por vida. Se formularon pocas acusaciones, aunque continuaron las inversiones secretas en buques negreros españoles y portugueses y aunque las mercancías inglesas siguieron siendo apreciadas por los capitanes de la trata. Sin embargo, lo inadecuado de estas leyes quedó de manifiesto cuando el gobernador de Sierra Leona detuvo y llevó a los tribunales a varios factores establecidos en la región que estaban claramente involucrados en la trata, tres de ellos ingleses (Dunbar, Brodie y Cooke). Pero la sentencia por transporte de esclavos se anuló al alegarse que el tribunal no era el apropiado para juzgar a los detenidos.

La primera Flota Británica de África Occidental contó en sus comienzos con sólo dos navíos, la fragata *Solebay* (treinta y dos cañones, al mando del comodoro E. H. Columbine) y la corbeta *Derwent* (dieciocho cañones, al mando del teniente E. Parker). En 1808 hicieron un viaje de prueba a África occidental en el que se vio que los dos buques eran pequeños, lentos e incapaces de frenar un comercio de muchos millones de libras. Luego, en 1811, después del tratado angloluso, que parecía permitir el empleo del poder naval contra negreros portugueses y brasileños que navegaran entre Brasil y África, se desplegó una flotilla más numerosa, al mando del capitán Frederick Irby, veterano de varios combates navales. Tenía a su disposición el *Amelia* (treinta y ocho cañones), el *Ganymede* (veinticuatro cañones), el *Kangaroo* (dieciséis cañones) y el *Trinculo* (dieciocho cañones). Su tarea siguió siendo difícil, debido a la extensión de la costa que debía vigilar y a la ambigüedad de las leyes que debía hacer respetar. Como el país estaba en guerra, Gran Bretaña se consideraba con derecho a abordar y registrar los barcos de todas las naciones neutrales o enemigas, entre las que estaban tanto los de Estados Unidos como los de Francia. Pero los dos mayores países negreros eran entonces España y Portugal.

La historia de uno de los viajes de Irby explica cómo se actuaba. Le informaron de que cuarenta y cinco barcos portugueses cargaban esclavos entre el cabo Palmas y Calabar y se hizo a la mar desde su cuartel general de Sierra Leona, después de la Navidad de 1811. El 31 de diciembre encontró al bergantín portugués *São João* lleno de esclavos. Lo interceptó y lo mandó, con una escolta a bordo, a Sierra Leona. Días después, encontró otro barco portugués, el *Bom Caminho*, sin esclavos a bordo, de modo que lo dejó marchar, aunque Irby observó que había comprado recientemente dos canoas, que supuso destinadas a llevar esclavos desde Cape Coast al barco. Irby informó al gobernador británico de Cape Coast y le advirtió que nunca más vendiera canoas que pudieran emplearse para transportar esclavos. Siguió rumbo a Ouidah, donde vio que tres bergantines portugueses compraban abiertamente esclavos, pero como los portugueses tenían allí una factoría, no pudo hacer nada. Más lejos, cerca de Lagos, en Porto-Novo encontró otros tres navíos portugueses comprando esclavos. No había allí ninguna factoría portuguesa permanente, de manera que consideró que tenía derecho a capturarlos y mandarlos, con escolta de oficiales británicos a bordo, hacia Sierra Leona. Irby repitió la operación en Lagos, desde donde envió tres buques a Sierra Leona, si bien tuvo que dejar otros tres. Tras una breve escala en Santo Tomé, regresó a Sierra Leona.

Estas y otras acciones similares enfurecieron a los portugueses, aunque los capitanes de sus buques no estaban en condiciones de luchar contra los navíos de su antiguo aliado. Pero muchos barcos de otros países habían abandonado el océano, debido a la constante guerra, y sus negreros emplearon, durante un tiempo, la bandera portuguesa.

La colonia de Sierra Leona, durante tanto tiempo un centro de la trata, y luego colonia, recientemente quebrada, de una compañía privada filantrópica, se convirtió en el cuartel general de las actividades británicas contra la trata. Se estableció un tribunal del Almirantazgo en la nueva ciudad de Freetown, en el estuario del río Sierra Leona, con un juez muy inspirado por los ideales de Wilberforce. Durante cierto tiempo pareció posible que en su nueva función Sierra Leona pudiera llegar a ser la «cuna de la civilización africana». Cuando se capturaba un buque negrero, se le mandaba allí con una tripulación especial, y si se condenaba al buque, como solía suceder, se confiscaba y vendía, y se mantenía a costa del gobierno a los esclavos durante un año, tras el cual debían valerse por sí mismos, a menos que se ofrecieran voluntarios para ir a las Indias occidentales británicas como trabajadores aprendices. Casi todos, sin embargo, se quedaban en Sierra Leona, que así se transformó en un microcosmos de las diferencias tribales africanas. El gobernador de esta colonia, habitualmente un oficial naval retirado, era al mismo tiempo responsable de todos los intereses británicos en África occidental.

Parecía una solución ideal. Pero las dificultades empezaron cuando Irby, actuando como «el nuevo campeón de la causa de la huma-

nidad y la justicia», en palabras del embajador Strangford, o en el nuevo estilo del «moralismo global», según la frase del historiador francés Pierre Verger, interpretó, o mal interpretó partes del tratado angloluso como que Portugal consideraba ilegal la trata de modo general. Irby y sus capitanes capturaron en cuatro años, de 1810 a 1813, veinticuatro buques negreros que navegaban con pabellón portugués o brasileño, doce de los cuales procedían de Bahía. Hubo protestas continuas de Lisboa. El nuevo ministro de Asuntos Exteriores, lord Castlereagh, tuvo que escribir al Almirantazgo, en mayo de 1813, manifestando que «deseo que sus señorías tengan a bien dar instrucciones a los cruceros de Su Majestad de no molestar a los buques portugueses que lleven bona fide esclavos por cuenta y riesgo de súbditos portugueses desde los puertos africanos que pertenecen a la Corona de Portugal hasta los Brasiles». Irby y los jueces de Sierra Leona protestaron a su vez. ¿Qué debían hacer? No hubo respuesta rápida. James Prior, de la armada, escribió, también en 1813, que en Bahía el resto de consideraciones se desvanecían «en la insignificancia en comparación con la trata; Portugal y España, Inglaterra y Francia, Wellington, Bonaparte, el príncipe Regente pueden desaparecer en la tierra de las sombras; ¿qué importa, con tal de que su querida trata, tema de sus sueños de día y de noche, se mantenga? Ningún poder de la razón puede destruir esta devoción, sólo puede tener efecto el argumento de la fuerza».[27]

Los capitanes de la armada británica también debían mantenerse al margen si veían buques norteamericanos en la costa africana. Estados Unidos había abolido la trata internacional, pero no tenía intención de permitir que los oficiales de la armada británica inspeccionaran sus navíos, que fueran o no criminales. Y, de momento, los norteamericanos no pensaban siquiera en una patrulla naval propia en África.

En aquellos años había una turbulenta ansiedad respecto a la trata, que contrastaba con su estabilidad anterior a 1788. Nadie sabía por cuánto tiempo continuaría. Los plantadores que siempre habían empleado a esclavos ahora los compraban a precios exagerados, pues temían que pronto ya no encontrarían más. Los problemas empeoraron —para quienes empleaban a esclavos, claro está— cuando varios países latinoamericanos, deseosos de comerciar con Gran Bretaña, y de obtener su reconocimiento y protección, aprovechando que ya no dependían de la esclavitud, se apresuraron a abolir su propia trata. Gran Bretaña, con un monopolio virtual de todos los productos tropicales, poseía la única armada que podía intervenir en todos los continentes. Así, Brasil, Argentina, hasta México y varias otras antiguas colonias españolas, se encontraban dependiendo de Londres. El ministro británico de Asuntos Exteriores, Canning, declaró con franqueza en 1824 que «la América hispana es libre y, si no cometemos errores en nuestros asuntos, es inglesa».[28]

Bolívar pensaba que la abolición de la trata era un elemento clave de la independencia hispanoamericana y manumitió a sus propios

esclavos. La Junta Suprema de Caracas, primer gobierno de la Venezuela independiente, la abolió en 1811. En Nueva Granada (Colombia), el libertador Miranda prometió en 1812 la libertad a todos los esclavos que lucharan diez años contra los españoles, lo cual no era una concesión exactamente generosa. En Buenos Aires, el primer triunvirato revolucionario, en un raro momento de lucidez, prohibió en 1812 la trata empleando las grandiosas frases a las que se habían acostumbrado sus compatriotas, aunque durante unos años continuó ilegalmente. El libertador San Martín pensaba que en su ejército «los mejores soldados de infantería que tenemos son los negros y mulatos».[29] Su homólogo uruguayo hizo un llamamiento especial a los negros, y hasta lo dirigió a los esclavos de Brasil. En Chile, el Congreso revolucionario aceptó en 1811 una propuesta del liberal humanitario Manuel de Salas para abolir la trata local, propuesta que indignó a la vieja guardia, que pensaba, como en todas partes, que la medida destruiría el orden social, que de todos modos ya estaba tambaleándose. Luego Morelos, en Nueva España (México), ordenó a todos los amos que liberaran a sus esclavos en el plazo de tres días y prometió que a los liberados se les consideraría iguales a los de origen español; pero a la sazón había allí pocos negros y, en cualquier caso, Morelos pronto fue derrotado. Sólo en Cuba, como en Brasil, la nueva era se caracterizó por una continua demanda de esclavos, y en parte por esta razón se retrasó allí en casi un siglo la independencia. Francisco de Arango, lamentando el descenso de la entrada de esclavos en Cuba a sólo mil ciento sesenta y dos en 1809, insistió en que ningún extranjero podría proporcionarlos a Cuba en la cantidad necesaria, y declaró que «todas nuestras esperanzas se centran en nosotros solos, y nuestra entera atención debe dirigirse a este fin».[30]

«¡Nosotros solos!» Los nuevos tratantes de La Habana eran en su mayoría peninsulares de origen; sus tensiones con los criollos causaron problemas al imperio español y explican el movimiento de independencia. Liderados por Santiago de la Cuesta y Manzanal, Francisco Hernández y Juan Magín Tarafa, con el apoyo del gobernador, pronto siguieron el consejo de Arango. En 1809 enviaron a Londres un bergantín, el *San Francisco*, con instrucciones de comprar mercancías que pudieran intercambiarse por esclavos en África. Siguieron otros barcos: el *Zaragoza* fue a Lagos, el *Junta Central*, a Calabar. Entretanto, se había creado un nuevo cargo, a imitación de uno francés, el de intendente, que debía mejorar la administración pública. El de La Habana, Juan de Aguilar, escribió «al principal socio de la mencionada compañía [el Consejo de Indias], don Pedro de la Cuesta y Manzanal interesándolo para que me ayudase a llevar adelante el... comercio directo de negros a la costa de África desde nos puertos con buques *capitaines* y tripulación española», o sea, que quería que hubiese más expediciones directas de África a Cuba, en barcos españoles capitaneados por españoles. Pese a las declaraciones de Arango sobre la conveniencia de los insulares de confiar sólo en ellos mismos, los tratantes cubanos mantenían es-

trechas relaciones con los astilleros y tratantes norteamericanos de Baltimore y Filadelfia.[31]

Pero esto provocó inmediatamente dificultades con los británicos, teóricamente aliados de España, igual que había ocurrido con la trata lusobrasileña. El ministro de Asuntos Exteriores británico solicitó en 1808 y en 1809 a su representante en España que insistiera en la conveniencia de una gradual abolición de la trata española en todo el imperio hispano. Wilberforce, por su parte, escribió al embajador en España, marqués de Wellesley, y los dos hablaron del asunto en 1810. Pero si en las capitales los británicos se mostraban diplomáticos, lo eran menos en el mar.

Así, en los dos años de 1809 y 1810 Irby y su patrulla naval interceptaron nueve barcos de los veinticuatro que salieron de Cuba hacia África en busca de esclavos; los enviaron a Sierra Leona, donde se les declaró culpables y los vendieron tras liberar a sus esclavos. La mayoría de los funcionarios británicos creía que la trata española estaba a cargo sobre todo de gentes no españolas y que, por tanto, estos buques eran capturables. Cierto que entre los capitanes de esos barcos había algunos norteamericanos, pero ¿no había abolido Estados Unidos la trata, igual que Gran Bretaña? Se consideró, pues, que los capturados deberían demostrar que eran inocentes ante sus propias leyes. El embajador español en Londres, Pedro Alcántara de Toledo, duque del Infantado y amigo de Fernando VII, se quejó, alegando que la trata no había sido abolida por la ley española y que un tribunal británico no podía aplicar la ley británica a buques españoles. El gobierno británico, triunfante en la larga guerra, no hizo caso, y su falta de sensibilidad ante el orgullo nacional de una gran nación que pasaba por trances difíciles perjudicó, a la larga, la causa de la abolición.

La captura de esos buques solía dar lugar a complejos dramas. Así ocurrió con el bergantín *Hermosa Hija*, propiedad de Francisco Antonio Comas, de La Habana, de donde salió hacia África en 1810 y que casi iba ya de regreso, con varios cientos de esclavos, cuando fue capturado por el navío británico *Dark*, al mando del capitán James Wilkins. Éste puso a bordo una tripulación de decomiso y dio orden de que lo llevara a Sierra Leona. Antes de veinticuatro horas, la tripulación española se amotinó y acorraló a los ingleses. Durante cuatro días, navegó de vuelta a Cuba, hasta que los británicos consiguieron recuperar el control y, después de encadenar a los españoles y a los esclavos, pusieron rumbo de nuevo a Freetown, donde se acusó y condenó a los españoles no por dedicarse a la trata sino por el delito más grave de insurrección.

Los tratantes cubanos tenían otras dificultades además de las que representaban los moralistas navales británicos. Una vez, uno de sus buques fue capturado por haitianos que dejaron en libertad a los esclavos en este liberado pero desgraciado país. La guerra de 1812 entre Gran Bretaña y Estados Unidos permitió a los ingleses capturar legítimamente barcos con bandera norteamericana, pero también legalizó el filibusterismo, y buques norteamericanos, entre ellos algu-

nos de los De Wolf de Bristol, capturaron mercantes británicos. Los tratantes se encontraron a menudo en medio del fuego cruzado de los navíos de los dos países anglosajones. A comienzos del XIX el Caribe estaba lleno de piratas, no menos brutales aunque menos pintorescos que los del pasado. Por ejemplo, un corsario francés, Dominique You, en el *Superbe*, capturó al *Juan*, con ciento treinta y cuatro esclavos propiedad de Cuesta y Manzanal de La Habana; otro pirata francés, el capitán Froment, del *Minerve*, se apoderó de la corbeta *Hiram*, con sesenta y un esclavos destinados a David Nagle de La Habana. Otro golpe de distinto cariz fue el de los capitanes franceses Brohuac y Morisac, que antes de 1808 se apoderaron de un mercante inglés con destino a Jamaica y vendieron en Cuba los doscientos veinte esclavos que hallaron a bordo.

Para los abolicionistas las noticias más alentadoras venían de España. En plena guerra, con los ejércitos napoleónicos dominando la mayor parte del país, la nueva constitución liberal hizo posible un Parlamento que representara al imperio igual que a la Península. José Miguel Guridi y Alcócer, elocuente sacerdote y diputado de Tlaxcala, en Nueva España, presentó a las Cortes, el 26 de marzo de 1811, el primer proyecto español de abolición, no de la trata, sino de la esclavitud misma, que dijo, adaptando las ideas de Wilberforce a la fraseología latina, era «contraria a la ley natural». Pedía la abolición inmediata de la trata, la libertad de todos los hijos de esclavas, salarios para los esclavos y el derecho automático de los esclavos a comprar su libertad si conseguían, de algún modo, hacerse con el dinero necesario; esperaba también garantizar un mejor trato a los que siguieran en esclavitud. En su réplica, el diputado por Bogotá José Mejía Lequerica dijo que si bien estaba de acuerdo en que era «una urgente necesidad» la abolición de la trata, la de la esclavitud requería una mayor reflexión. Las Cortes decidieron pasar la cuestión a la comisión que preparaba la nueva constitución, donde se quedó. Pero el 2 de abril el diputado radical Agustín de Argüelles, que dijo haber tenido «la dulce satisfacción» de haber estado en la Cámara de los Lores en 1808 la noche en que aprobó la ley de abolición, propuso la condena de la trata. Insistió en que España debía coincidir con gran Bretaña.[32] Los británicos debían estar seguros de esto, de modo que los dos más ilustrados adversarios de Napoleón pudieran actuar juntos. Argüelles al parecer había oído decir que el embajador británico, Henry Wellesley, hermano del ministro de Asuntos Exteriores británico y del duque de Wellington, estaba a punto de formular una petición en el mismo sentido, y le convenció para que esperara, de modo que la propuesta de abolición apareciera como una iniciativa española.

Este debate provocó pánico en el imperio español, sobre todo en Cuba, cuyos plantadores se horrorizaron y cuyo capitán general, Salvador de Muro, marqués de Someruelos, administrador sutil cuyo lema era «entérate de todo, finge mucho, castiga poco», envió el 7 de julio de 1811 un mensaje a las Cortes en el cual pedía que se tratara con reserva la idea de la abolición, para evitar perder «esta impor-

tante isla». El Ayuntamiento de La Habana mandó el 10 de julio un memorándum de noventa y dos hojas en el que echaba la culpa de la existencia de esclavos en Cuba en primer lugar al obispo Bartolomé de Las Casas, de siglos antes, pero, añadía, los esclavos habían llegado y estaban ahí «para nuestra desgracia y no por nuestra culpa», sino por la de quienes iniciaron y alentaron este comercio en nombre de la ley y la religión. Ahora, la economía de Cuba dependía de la esclavitud y de la trata, hecho que debía aceptarse. No había propiedad en la isla que tuviera «los negros que debía». El documento estaba bien redactado, indicaba un detallado estudio de los debates londinenses sobre la abolición y sugería que los criollos cubanos serían formidables enemigos de los abolicionistas británicos. El preciso conocimiento demostrado por el autor del aumento de la «filantropía negrera» era una advertencia al gobierno español de no dar por descontada la lealtad de Cuba.[33]

El diputado de Cuba en las Cortes Francisco de Arango hizo una hábil defensa de retaguardia de la situación existente, al estilo de Henry Dundas en Londres en 1792. Aunque reconociendo la injusticia de la trata, Arango se oponía, por igualmente injusta, a una solución apresurada del problema, pues debía esperarse, cuando menos, hasta que se hubiese redactado y aprobado la constitución; sugería que habiendo dado Gran Bretaña y Estados Unidos a sus plantadores un aviso anticipado de por lo menos veinte años sobre su intención de abolir la trata, España debía hacer lo mismo. Los plantadores cubanos y de otros lugares que dependían de los esclavos podrían, entretanto, estimular la importación de esclavas con fines reproductivos.

El 23 de noviembre del año siguiente, en otro debate en las Cortes, esta vez relativo a la supresión del impuesto de la alcabala sobre la venta de esclavos, el geógrafo que diez años antes había sido el primer español en sugerir la abolición de la trata, Isidoro Antillón, propuso la abolición de la esclavitud. Arango consiguió de nuevo que se perdiera la propuesta desterrándola a una sesión secreta de las Cortes. Los muchos partidarios de la esclavitud comprendieron que podían influir en la opinión sugiriendo que los abolicionistas eran aliados y hasta agentes secretos de los británicos. Esto lo hacía todo mucho más difícil, aunque los ingleses fueran aliados de España. De todos modos, el Ayuntamiento de San Juan de Puerto Rico dio instrucciones a su diputado Ramón Power y Giralt de apoyar todas las medidas favorables a la inmigración de europeos y a la extinción gradual de la esclavitud, a la que calificaban como «el peor de los males que sufre esta isla».[34]

Estos debates indicaban que en las Cortes se podía proponer la abolición, pero la reacción de Cuba sugería que los plantadores no se mostrarían tan respetuosos con la ley como sus congéneres de Jamaica. Hubo un claro indicio de que esta falta de respeto a la ley podía extenderse a la madre patria cuando Antillón, días después de su discurso, fue atacado en las calles de Cádiz por tres matones que le causaron heridas de las que murió un año más tarde. No puede de-

cirse, sin embargo, que éste fuera el primer asesinato de un abolicionista, pues nunca se llegó a conocer la identidad de sus agresores.

El gobierno británico estaba decidido a impedir que sus súbditos usaran la bandera española para llevar esclavos a Cuba. En mayo de 1811 ordenó a Henry Wellesley que pidiera a España que «adoptara todas las medidas necesarias» para prohibir el empleo de la bandera y documentos españoles por parte de capitanes negreros británicos y norteamericanos. La armada británica estaría dispuesta a apoyar al gobierno español para aplicar tales medidas. Se podrían capturar y juzgar los buques sospechosos, por ejemplo a la vista de Tenerife, a menos que se demostrara que eran realmente propiedad de súbditos españoles.

El gobierno español dio una respuesta conciliadora, pues necesitaba el apoyo británico contra Napoleón. Dijo que daría instrucciones a las autoridades de Tenerife para que actuaran como fuese adecuado a la vista de las acusaciones de Brougham. Pero, como cabía esperar, no dieron prueba alguna de que la oferta de ayuda naval les entusiasmara.

En noviembre de 1813, los portugueses, por influencia de sus amigos británicos, que insistían en los beneficios de la Ley Dolben de 1788 (adaptación a su vez de una vieja ley portuguesa), aceptaron limitar de nuevo el número de esclavos transportados: cinco por cada dos toneladas de desplazamiento hasta doscientas una toneladas registradas; en los barcos mayores, sólo un esclavo por tonelada más allá del tonelaje indicado.

Esta medida tuvo diversas consecuencias. En primer lugar, favoreció a los tratantes portugueses que se habían instalado en Río de Janeiro, a veces con apoyo financiero británico y en ocasiones con equipos comprados a los tratantes de Liverpool. Al mismo tiempo, las marcas con hierro candente que se habían empleado en África desde el siglo XV para identificar a los esclavos fueron sustituidas, durante un tiempo, por argollas metálicas en muñecas o cuello, aunque en 1818 se volvió a la vieja costumbre, esta vez empleando un instrumento de plata, con el pretexto de que los capitanes estafaban a las aduanas reemplazando esclavos sanos que habían transportado por cuenta ajena por cautivos propios que estaban muriéndose.

La nueva regla dio a la armada británica el pretexto para inspeccionar los buques portugueses. En 1814, el capitán Irby creía que con su flota africana podría pronto poner fin a la trata, amenazando e intimidando en apoyo de la nueva ley portuguesa.

Esta impresión se vio confirmada por el Tratado de Gante de diciembre de 1814, que puso fin a la guerra de 1812 entre Gran Bretaña y Estados Unidos. En su artículo décimo constaba que las dos partes estaban de acuerdo en «emplear sus mejores esfuerzos» para acabar con la trata. Pero Estados Unidos no tenía intención de permitir que la armada británica inspeccionara buques norteamericanos.

Nadie en el nuevo país olvidaba que la cuestión del derecho de registrar y capturar había sido uno de los motivos de la guerra de 1812. Después de ésta, Estados Unidos daba a la frase «libertad de los mares» un significado con el que Gran Bretaña nunca estuvo de acuerdo. En 1817, John Quincy Adams, secretario de Asuntos Exteriores norteamericano, indicó a su embajador en Londres que «la admisión del derecho de oficiales de buques extranjeros a entrar y registrar los buques de Estados Unidos en tiempo de paz en cualquier circunstancia que fuera, provocaría la repulsa universal de la opinión pública de este país».[35] Unos años después, el embajador británico en Washington preguntó a Adams, cuando éste ya era el sexto presidente de Estados Unidos, si podía imaginar algo peor que la trata, y el presidente le contestó que sí podía: «conceder el derecho de registrar nuestros buques y así convertirnos en esclavos».[36] Pero, en esa misma época, algunos de los rápidos clípers de Baltimore de treinta metros de eslora, trescientas toneladas de carga y una tripulación de cuarenta hombres, construidos como filibusteros durante la guerra de 1812, se estaban adaptando a la trata y se vendían a menudo a tratantes de La Habana.

Mientras tanto, los abolicionistas ingleses comenzaban a irritar a los políticos cuya imaginación casi habían capturado. El 29 de julio de 1814, el duque de Wellington se quejaba a su hermano Henry Wellesley, embajador en España, de que la presión de Wilberforce y sus amigos era tan fuerte que diríase que querían que Gran Bretaña «vaya a la guerra para poner fin a este abominable comercio, y muchos quieren que volvamos al combate en esta nueva cruzada... No me había dado cuenta hasta venir aquí [a Londres] del frenesí que existe... sobre la trata».[37] Lord Castlereagh se sentía igualmente molesto y afirmaba que «la moral nunca se enseña bien con la espada», pero, de todos modos, escribió a Wellesley, en España, que «creo que no hay ningún pueblo [en Inglaterra] que no se haya pronunciado sobre la cuestión», y su corresponsal, al expresar el deseo de su gobierno de acabar con la trata, dijo al ministro español de Asuntos Exteriores, duque de San Carlos, que el papa Pío VII después de volver al Vaticano tras su exilio en Savona, trataría de persuadir a todas las naciones católicas para que abolieran la trata. El duque se indignó, pues consideraba que esto era algo «incompatible con su deber de cabeza de la Iglesia católica, que le obligaba a esforzarse en hacer conversos al catolicismo y que todos los negros se convertían en católicos tan pronto ponían los pies en cualquier posesión española».[38]

Sin embargo, en el Congreso de Viena, Wellington y Castlereagh trataron de obtener una declaración conjunta de todas las naciones participantes en el sentido de que deseaban la abolición, aunque las delegaciones española y portuguesa se opusieron. Castlereagh ofreció una idea muy adelantada a su tiempo al proponer también la formación de una fuerza internacional de policía para reprimir la trata. El plenipotenciario español, Pedro Gómez Havelo, marqués de Labrador, repitió por su parte el argumento de Francisco de Arango de

que si las colonias británicas habían tenido veinte años para llegar a la abolición, no estaba fuera de razón que España deseara que sus colonias aumentaran sus reservas de esclavos, incluso doblándolas. El marqués insistió en que la participación de España en la guerra le había impedido enviar buques negreros a África (escasez que no se notaba en La Habana), de modo que consideraba que era demasiado pronto para abolir la trata.

Ahora preocupaba, además, el problema de la trata francesa. El derrumbamiento de Napoleón en 1814 había devuelto al trono a los Borbones y puesto fin, claro está, a la guerra. Ni el restaurado Luis XVIII ni su astuto ministro de Asuntos Exteriores Talleyrand eran entusiastas de la abolición ni de la trata ni de la esclavitud, aunque el ministro consiguió de su monarca la promesa de que estaría dispuesto a «desalentar los esfuerzos de algunos de sus súbditos para reanudar el comercio de esclavos». Esto no era lo que esperaban los ingleses. Nada que no fuera una total condena les parecía adecuado. Pero el gobierno de la Restauración era heredero de Luis XV y no de Montesquieu. Francia creía que cualquier acuerdo que permitiera a Gran Bretaña inspeccionar y, de ser necesario, capturar buques de los que sospechaba que se dedicaban a la trata le daría el dominio de los mares. La sugerencia, en Viena, de que la devolución de las colonias de Guadalupe y Martinica (ocupadas por los británicos durante la guerra) podía depender de que se aboliera la trata enfureció, como cabe suponer, al gobierno de París.

Los ingleses tal vez pensaron que la Francia de la Restauración se mostraría tan agradecida por haber derrotado a Napoleón que aceptaría la política británica sobre la trata y pondría término inmediatamente a la suya. Pero el gobierno francés, enfrentado a cien problemas urgentes, vacilaba. Esto enfurecía a los abolicionistas ingleses, que en 1814 se superaron a sí mismos en relación con Francia. Enviaron al gobierno de Londres no menos de ochocientas peticiones para que persuadiera a la monarquía restaurada francesa de que acabara con la trata; las firmaron unas setecientas cincuenta mil personas. Se enviaron peticiones similares al zar de Rusia, que no estaba acostumbrado a esta forma de comunicación. Hubo mítines en número sin precedentes. El diputado Samuel Whitbread, cervecero y filántropo, aunque no se confiaba en él, pensaba que «el país nunca ha expresado, y me temo que nunca volverá a hacerlo, un sentimiento tan general como el que ha expresado sobre la trata».[39] Al mismo tiempo que se dirigían estas firmes peticiones a los gobiernos de Londres y París, este último empezaba a recibir otras peticiones, procedentes de sus ciudades marítimas; así, de los mercaderes de Nantes, que restablecían sus relaciones con Guadalupe, Martinica y Cayena, y la Cámara de Comercio de esta ciudad negrera pedía explícitamente el restablecimiento de la trata con el fin de reanimar la industria azucarera de aquellas islas. Todos los franceses recordaban cómo, no hacía mucho tiempo, el Estado no sólo respetaba la trata sino que incluso la subvencionaba.

Sin embargo, en el primer tratado de París, firmado el 10 de mayo de 1814, el gobierno francés aceptó unirse al británico en hacer todo lo posible para lograr la supresión de la trata. Los abolicionistas ingleses se sintieron defraudados porque no sólo no se concretaba en qué debía consistir esta colaboración, y porque se devolvían a Francia casi todas sus colonias (aunque no Tobago, Sainte Lucia y Mauricio), sino porque Talleyrand había conseguido que Luis XVIII aceptara únicamente abolir la trata en el término de cinco años. Respecto a esto último, el todavía muy activo Wilberforce declaró con grandilocuencia en la Cámara de los Comunes, el 6 de junio, que lord Castlereagh había traído «el ángel de la muerte bajo las alas de la victoria». ¡Cuántos desastres podían suceder en cinco años!, añadió. Si Francia emprendía la reconquista de Saint-Domingue, aventura que muchos en París deseaban, aumentaría más la demanda de esclavos. Lord Holland pensaba que se exportarían doscientos mil esclavos al año sólo desde Senegal si se concedían sus cinco años a Francia. Sabía que Madagascar estaba también lleno de esclavos dispuestos para la exportación. La esposa de Lord Holland, la admirable Elisabeth Vassall, nacida en Jamaica, había heredado, en 1800, de su abuelo Florentius Vassall, dos prósperas plantaciones de caña en Jamaica, con unos trescientos esclavos; los Vassall formaban una enorme familia descendiente de Samuel Vassall, negrero de mediados del siglo XVII, con conexiones en Boston. Lord Grey, antiguo lugarteniente de Fox, afirmó en una reunión, en junio de 1814, que algunos tratantes ingleses confiaban en que la trata volvería en las mismas condiciones que en Francia.

De todos modos, y aunque el gobierno francés hacía cuanto podía (mediante concesiones fiscales) para estimular a los tratantes franceses a sacar todo lo que pudieran en esos cinco años, el rey Luis había admitido algo crucial. Hasta qué punto era crucial podía verse por la indignación de los intereses navales franceses. El capitán del puerto de Burdeos, Auguste de Bergevin, pensaba no en la abolición sino en convencer al gobierno de que reanimara el lucrativo transporte de esclavos, y sesenta constructores de barcos de Le Havre expresaron su «dolor» por la política del gobierno, mientras que en Nantes se hablaba de la hipocresía inglesa.

En octubre de 1814 Wilberforce escribió a Talleyrand pidiéndole su apoyo en la cuestión de la trata, y de modo especial respecto al comercio francés. Envió cartas similares de Clarkson al zar y al duque de Wellington. La dirigida al zar decía, entre otras cosas: «Cabe presumir que ignoráis por completo lo que sucede en el continente de África. [Pero] no poner fin al crimen cuando tenéis el poder de hacerlo os hace cómplice del mismo... La divina providencia os ha restablecido en vuestros anteriores solaces y en vuestros dominios hereditarios... Que la era de vuestra liberación se conozca en la historia del mundo como la de la liberación también de otros...»[40] Talleyrand contestó que los argumentos de Wilberforce le habían convencido, pero que quedaba por convencer a Francia. El antiguo obispo de

Autun estaba acaso más influido por un folleto del historiador Sismondi, *De l'intérêt de la France à l'égard de la traite des nègres* (*El interés de Francia respecto a la trata de negros*), en que se argumentaba que se servirían mejor los intereses económicos del país poniendo fin a la trata. Cosa aún más importante, Sismondi sugería que Francia podía, y debía, abandonar la esperanza de recuperar Saint-Domingue. Sismondi era ya famoso por su *Historia de las repúblicas italianas de la Edad Media*.

Finalmente, en febrero de 1815, Castlereagh convenció a los gobiernos de Gran Bretaña, Francia, España, Suecia, Austria, Prusia, Rusia y Portugal para que firmaran una declaración general en la que se decía que, «dado que el comercio conocido como trata africana de esclavos es repugnante para los principios de humanidad y de moral universal», las potencias que poseían colonias reconocían que era «deber y necesidad» abolirla tan pronto como se pudiera. El momento, así como los detalles, quedaban como tema de negociaciones. Se reconocía, eso sí, que no se podía forzar a ninguna nación a abolir la trata «sin la debida consideración a los intereses, las costumbres y hasta los prejuicios» de sus súbditos.[41]

Pese a esta extraordinaria condición, la declaración pareció un triunfo para Castlereagh, para el humanitarismo y para Gran Bretaña. Las negociaciones se acompañaron de lo que parecía otro logro positivo respecto a España y Portugal. Gran Bretaña y Portugal concluyeron, en efecto, un nuevo tratado en enero de 1815 por el cual la primera aceptaba pagar al segundo trescientas mil libras de compensación por una treintena de buques capturados ilegalmente (como creían los portugueses) desde 1810 y abandonaba además la esperanza de cobrar un préstamo anterior de seiscientas mil libras; a cambio, Portugal abandonaría su trata al norte del Ecuador, con lo cual, en teoría, terminaría la antigua trata de Ouidah o Benin a Bahía, y aceptaba también redactar un tratado en un futuro indeterminado en el cual se fijaría fecha para la abolición completa de la trata lusa. Los buques de los que se sospechara que hacían la trata, al norte del Ecuador, serían conducidos ante una comisión mixta en Sierra Leona o en Río de Janeiro, compuesta por un juez y un comisario de cada una de las dos naciones, con un secretario nombrado conjuntamente. Los buques de cada uno de los dos países podían inspeccionar los del otro, aunque era inconcebible que un navío de la armada portuguesa actuara contra un negrero.

Pronto se hicieron evidentes los fallos del acuerdo. Se tardó mucho en establecer los nuevos tribunales o comisiones mixtas, pues el gobierno de Lisboa explicó que era difícil encontrar a personas de confianza dispuestas a realizar tan poco provechosa tarea en un clima tan malo. Además, el tratado no decía nada sobre la trata en África oriental, que era la que explotaba una nueva generación de tratantes brasileños, como José Nunes da Silveira con su bergantín *Delfim*, capaz de transportar casi cuatrocientos esclavos.

Wilberforce pensaba que este nuevo tratado era «hipócrita, mal-

vado y cruel», y así se lo dijo a Castlereagh. De todos modos, se dieron instrucciones a la armada británica para que capturara a los buques negreros portugueses en cualquier punto al norte del Ecuador.

También se ordenó que se capturaran buques españoles si había indicios de que tenían alguna relación con aseguradores, inversores y hasta puertos británicos. Pero a menudo las capturas de buques españoles que se llevaron a cabo no tenían ni siquiera esta modesta justificación. En julio de 1815, en un tratado de Madrid con Gran Bretaña, distinto del documento final del Congreso de Viena, España expresó, como sin duda le hubiese agradado al reformador Argüelles, su acuerdo con Gran Bretaña sobre la iniquidad de la trata y prometía prohibir a los españoles que proporcionaran esclavos a países extranjeros. España accedía a limitar la trata, incluso en beneficio de su propio imperio, a los mares al sur de una línea trazada a diez grados al norte del Ecuador, y agregaba que aboliría completamente la trata en un plazo de ocho años. Cierto que, de momento, el compromiso español no iba más allá de esta declaración de intenciones, y que no se adoptó ninguna medida inmediata para incluir en las leyes este primer acuerdo. El gobierno español siguió quejándose de la arbitrariedad británica. Otro embajador español en Londres, el conde de Fernán Núñez, denunció que dos buques pertenecientes a un mercader de Barcelona habían sido capturados por la fragata inglesa *Comus* en el río Viejo Calabar, pese a que los capitanes afectados se conducían con plena legalidad, a que la trata no debía acabarse hasta dentro de unos años y a que a bordo no se encontraron mercancías británicas.

Los abolicionistas no estaban satisfechos, pero ni siquiera ellos pudieron dejar de impresionarse por lo que parecían buenas noticias de Francia. Desde la paz, no había habido salidas de barcos negreros y el regreso a Francia de Napoleón, en marzo de 1815, tuvo un efecto positivo. Durante los Cien Días, el 29 de marzo, el emperador, que en 1802 había defraudado a tantos de sus admiradores extranjeros al permitir sin condiciones la esclavitud, ahora, también sin condiciones, abolió la trata francesa, influido, por una parte, por su ilustrado ministro Benjamin Constant y, por la otra, por su esperanza de que con ello se granjearía la simpatía británica. La consecuencia de todo ello fue que el 30 de julio, una vez Wellington y Blücher derrotaron al «usurpador» en Waterloo, Luis XVIII se sintió obligado a confirmar la política de su enemigo y, contradiciendo lo que había aceptado en 1814, lo hizo sin demoras; así, en noviembre de 1815, en el segundo tratado de París, Gran Bretaña, Francia, Austria, Rusia y Prusia se comprometieron a conjugar sus esfuerzos para «la completa y definitiva» abolición de la trata, «tan odiosa y tan enérgicamente condenada por las leyes de la religión y la naturaleza». La declaración de febrero se agregó al Acta Final del Congreso de Viena. El representante del papa Pío VII tuvo bastante participación en esto para que el papa considerara que había ayudado a la causa, aunque no lo bastante para que esta intervención fuese registrada por Castlereagh.

Ahora bien, la batalla por la abolición no estaba ganada en Fran-

cia. Los propietarios de buques de los viejos puertos negreros de la costa atlántica habían estado a punto de enviar sus barcos a África, y varios habían declarado ya sus cargamentos y destino antes del regreso de Napoleón, cuando todavía suponían que la abolición tendría lugar al cabo de cinco años. Argumentaron que en aras del interés nacional (es decir, el aumento de los eslavos en las colonias del Caribe), se les debía permitir hacerse a la mar, y ello con la aprobación del ministro de Marina. De hecho, en el verano de 1815, varios buques se hicieron a la vela, entre ellos el *Belle* de Burdeos, al mando del capitán Brian, financiado por Jean-Marie Lefebvre y los hermanos Hourquebie; este barco, construido en Calcuta y capturado a los ingleses en 1806, fue interceptado en septiembre de 1815 frente a Dessada, en Guadalupe, con quinientos un negros a bordo, por el navío de la armada británica *Barbadoes*. Las instrucciones al capitán Brian indicaban que todo se había arreglado para la recepción de los esclavos en Guadalupe: «Os dirigiréis a las señoras Bosc y Briand, con las que os arreglaréis para vender los esclavos al más alto precio posible.»[42]

El gobierno francés estaba dividido: el ministro de Asuntos Exteriores se inclinaba por la abolición, pues deseaba complacer a los ingleses, en tanto que el ministro de Marina, acosado por los astilleros y sus amigos de los puertos y los presidentes de las cámaras de comercio, deseaba permitir que por lo menos algunos buques se hicieran a la mar. Mientras el gobierno vacilaba y Francia se hallaba a apenas dos meses del desastre de Waterloo, Robert Surcouf, de Saint-Malo, constructor de barcos con una gran reputación de corsario que había capturado muchos buques ingleses durante la guerra, y cuya familia estuvo relacionada con la trata durante el antiguo régimen, envió el 15 de agosto de 1815 su *Affriquain* (doscientas doce toneladas, veintinueve tripulantes, al mando del capitán Pottier) a Angola. El gobierno no hizo nada. Denunciar a Surcouf, coronel de la guardia nacional de su ciudad, habría sido atacar a un héroe nacional. Pronto otros tratantes siguieron su ejemplo. El ministro de Marina no sabía qué hacer. Su indecisión sugería a los tratantes que, a fin de cuentas, la trata estaba abierta. Surcouf, «sencillo, brusco, generoso y valiente más allá de su deber», como le describió su hagiógrafo, fue, pues, el padre de esta nueva etapa del comercio negrero francés.[43] Surcouf ordenó por lo menos tres viajes más, todos ellos de su navío *Adolphe*; no sabemos si bautizó así el buque para burlarse del protagonista de la novela de Benjamin Constant, adversario de la esclavitud. Con el tiempo, Surcouf tuvo una calle con su nombre en París y una estatua mirando al mar en Saint-Malo.

En esta ocasión, la armada británica hizo el juego de los tratantes franceses, al capturar a tres buques galos: el *Hermione* y el *Belle*, de Le Havre, así como el *Cultivateur*, de Nantes. Cierto que varios otros buques fueron a África y luego a su destino en el Caribe, y que otros se hicieron a la vela sin aprobación oficial y llegaron a sus mercados, pero la indignación francesa por las requisas se extendió más allá de los puertos afectados. La gente se enfureció, pues en la vida

marítima francesa un barco era sacrosanto: «Un navío es un país.» ¿Cómo podía permitirse que los ingleses pisaran la cubierta de un mercante francés? Los constructores de barcos, con excelentes relaciones en los ministerios e incluso entre los políticos —el ministro de Marina, barón Portal, era un bordelés con experiencia naval—, aprovecharon la oportunidad para obtener si no la aprobación, cuando menos la omisión oficial. En 1816, no menos de treinta y seis buques negreros salieron de puertos franceses, una cifra pequeña comparada con la del siglo XVIII, pero de todos modos un comienzo importante para la nueva etapa, en que se olvidaron las denuncias de Montesquieu, Voltaire y el abate Raynal, y hasta la existencia de la vieja Sociedad de Amigos de los Negros. No valió que por un tiempo, en 1815, el ministro de Marina fuese el marqués de Jaucourt, sobrino del filósofo del mismo nombre que había escrito el artículo sobre la trata en la gran *Enciclopedia* de Diderot. Por mucho que hablaran de servir el interés de Francia, los negreros de Nantes estaban realmente sirviendo el de Cuba tanto e incluso más que el del Caribe francés. Sus buques visitaron y cargaron esclavos casi en todas partes de la costa africana occidental, desde las islas de Cabo Verde hasta Angola, y también fueron a Madagascar y Zanzíbar.

En 1817 la situación se agravó con la captura del negrero francés *Louis* en camino de África a Martinica; la llevó a cabo el navío de la armada *Princess Charlotte*, después de una verdadera batalla en la que murieron doce marineros ingleses. El buque capturado procedía de Nantes y su capitán y probable dueño era Jean Forest. Cuando se cruzó con el navío británico a unos sesenta kilómetros de la costa, había conseguido solamente doce esclavos entre Sestos y el cabo Mesurado. Hubo un juicio y una condena en Sierra Leona. El capitán Forest, bien aconsejado, apeló al tribunal del Almirantazgo, de Londres, donde sir William Scott emitió una sentencia favorable a Francia, pues según escribió este honrado juez: «No puedo hallar ninguna autoridad que nos dé el derecho de interrumpir la navegación en alta mar de Estados amigos.» Agregaba que ningún gobierno podía forzar la liberación de África pisoteando la independencia de otros Estados europeos. Sir William, que ya había manifestado su disconformidad con el texto del Tratado con Portugal de 1811, concluía que «buscar un bien eminente con medios que son ilegales no está en consonancia con la moral privada».[44] El gobierno tuvo que ordenar a la armada que dejase de intervenir en los buques franceses, aun cuando fueran obviamente negreros. Los oficiales acataron la sentencia —con renuencia, pues nada les complacía más que seguir activos contra Francia, aunque los Borbones estuvieran de nuevo en París.

Este contratiempo para las esperanzas navales no fue el único. Hubo otros en relación con España. Cierto que la armada británica detuvo y capturó varios buques negreros españoles. En junio de 1815, W. H. G. Page, un abogado que actuaba de agente en Londres de los plantadores cubanos, se quejó ante el ministerio de Asuntos Exteriores porque más de doscientos buques propiedad de españoles

habían sido capturados y condenados, todos ellos ilegalmente; trataba de conseguir indemnizaciones para los dueños de estos buques, pero no lo consiguió. De todos modos, la trata española prosperaba y cuando, en febrero de 1816, el Consejo de Indias, el poderoso organismo que durante tres siglos había asesorado a la Corona sobre cuestiones imperiales, propuso al rey Fernando VII que se aboliera inmediatamente la trata, el sutil cubano Arango, nuevo miembro de ese consejo, preguntó qué prisa había; ¿no existió siempre la esclavitud? Los cubanos creían que necesitaban esclavos y abundaban los mercaderes dispuestos a proporcionárselos, sin hacer caso de lo que oficialmente desearan los ingleses. El apoderado del consulado de La Habana en los años de posguerra, Francisco Antonio de Rucavado, confidente de Arango, escribía en 1816 que estaba convencido de que no existía justa causa para temer que se acabaría la trata. En septiembre de 1816, el tesorero de Cuba, Alejandro Ramírez, un castellano con amplia experiencia en el Caribe y Guatemala, dijo al intendente de Santiago de Cuba que no era necesario obtener permiso del capitán general para expediciones a África con el fin de conseguir esclavos.[45]

Un signo de que incluso en Gran Bretaña se dudaba sobre la premura de la abolición en el imperio español se vio en el rechazo a una propuesta de ley por la Cámara de los Comunes; esta propuesta hubiese prohibido toda inversión británica de capital en la trata. Alexander Baring, diputado por Taunton y uno de los directores del Banco de Inglaterra, casado con la hija de William Bingham, el senador norteamericano más rico, un «hombre de ideas amplias e ilustradas» según sir Charles Webster, historiador de esa época, «tal vez el más importante mercader que haya tenido Inglaterra», según Disraeli, y hasta entonces abolicionista declarado, se opuso a esta medida porque afirmó que extinguiría el comercio angloespañol. Baring fue luego presidente de la Comisión de Comercio y, ya como lord Ashburton, firmó en 1841 un importante tratado antiesclavista con Estados Unidos. Su suegro, el senador William Bingham, había comenzado su carrera como cónsul británico en Saint-Pierre de Martinica, y luego fue el representante continental en las Indias occidentales durante toda la revolución americana, cuando sentó las bases de su fortuna como propietario de filibusteros y de buques mercantes. Después fundó el Banco de Pennsylvania, que se transformó en Banco de Norteamérica, dirigido por el alcalde de Filadelfia y antiguo negrero Thomas Willing.

El debate sobre este proyecto de ley dio ocasión a algunas notables afirmaciones. Por ejemplo, Joseph Foster Barham, diputado por Stockbridge, argumentó que el capital inglés era responsable de la trata española (afirmación al parecer apoyada por Henry Wellesley), por no hablar de la mitad de la danesa y gran parte de la portuguesa. El proyecto fue derrotado en la Cámara de los Lores, como había ocurrido con tantos otros en los tiempos de la gran campaña de Wilberforce.[46]

29. EL NEGRERO ES MÁS CRIMINAL QUE EL ASESINO

El negrero es más criminal que el asesino, pues, ya que la esclavitud no es sino una agonía cruelmente prolongada, la muerte es preferible a la pérdida de libertad.

El abate GRÉGOIRE, *Des peines infamantes à infliger aux négriers* (1822) (*Sobre las penas infamantes que han de infligirse a los negreros*)

Como sabemos, los negreros británicos fueron los principales tratantes del siglo XVIII. En el XIX, su gobierno emprendió una cruzada para destruir la trata, cruzada iniciada bajo el primer ministro, lord Liverpool; cabe señalar que en junio de 1788 el gran puerto negrero de Liverpool había presentado a su padre, que por entonces no era sino lord Hawkesbury, la franquicia de la ciudad, en agradecimiento por su apoyo a la trata. En mayo de 1796, cuando Hawkesbury recibió el título de lord Liverpool, el Ayuntamiento le sugirió que incluyera el escudo de la ciudad en el suyo. La actitud del joven segundo conde de Liverpool era muy similar a la de su padre y no dejaba de votar contra la abolición, algo de lo que George Canning se quejaba sin cesar. Pero como primer ministro, Liverpool dejó de lado sus prejuicios y, cosa asombrosa, después de la paz su gobierno inició una de las políticas extranjeras más morales de la historia británica, precisamente, pues pretendía poner término a la trata en todo el mundo.

Como él, su primer ministro de Asuntos Exteriores, lord Castlereagh, que no había sido precisamente un entusiasta de la abolición en los años anteriores a 1807. Grenville, el arquitecto final de la abolición, comentaría al poeta Samuel Rogers que era «un terrible error... enviar a alguien como lord Castlereagh al Congreso de Viena, un hombre tan ignorante que no conoce el mapa de Europa y del que se pueden sacar concesiones con sólo invitarlo a desayunar con el emperador».[1] En aquellos años, sin embargo, su modo de conducir la diplomacia británica supuso un triunfo del liberalismo más agresivo. Pese a ser un *tory*, creía que debía tratar de formular principios generales y el documento que redactó el 1 de enero de 1816, un esbozo para una «confederación» de las potencias europeas cuyo fin debía ser preservar la paz del mundo, sería la base de otros documentos peor escritos, como el Pacto de la Sociedad de Naciones y los estatutos de las Naciones Unidas. Si bien los radicales lo caricaturizaban por su conducta en Irlanda —¿quién no recuerda el verso de Shelley?: «*I met murder on the way / He trad a mask like Castlereagh*» («Encontré el homicidio en el camino / Tenía una máscara como Castlereagh»)—, este estadista hizo mucho por la causa de los esclavos negros. Claro que los dedicados dirigentes del movimiento abolicionista —como Wilberforce y James Stephen— despertaron la opi-

nión pública inglesa, y esos dirigentes mantenían contacto personal con el ministro de Exteriores. Por otro lado, Castlereagh tenía que vérselas con cuatro naciones, Francia y Estados Unidos, España y Portugal, cuyos políticos estaban resentidos por la intervención inglesa en sus asuntos y veían en las bienintencionadas declaraciones del primer ministro un intento de «arrebatar el poder mundial». Las autoridades de estos países no entendían el entusiasmo casi religioso a favor de la abolición en que se había sumido Gran Bretaña, ni cómo el propio Castlereagh se había convertido en «un entusiasta de la causa por la que tenía que luchar». John Quincy Adams, que fue embajador norteamericano en Londres después del Tratado de Gante, apuntó los términos apasionados con que hablaba Castlereagh: «Fue directamente al grano... al comercio con esclavos que, dijo, se había extendido mucho, de modo indignante... que un gran número de buques había sido equipado para ello en nuestros Estados meridionales, y que las barbaridades de la trata eran aún más atroces ahora que antes de que se intentara abolirla.»[2]

Castlereagh aprovechó la declaración de Viena para establecer en Londres una conferencia permanente de las potencias europeas. Pretendía que fuera un centro de información y de acción en lo relativo a la trata. La primera reunión se celebró el 28 de agosto de 1816, seguida de catorce, antes de que una cumbre de ministros de Asuntos Exteriores volviera a reunirse en Aquisgrán, en 1818, seguida ésta de dos reuniones más en 1819. Sin embargo poco se hizo, más allá de recabar información que no parecía interesar a la mayoría de potencias; además, éstas se quejaron de que en nada ayudaba a la causa de los europeos secuestrados por piratas de Berbería en el Mediterráneo, asunto que les importaba mucho más. De modo que Castlereagh se centró en negociaciones privadas y bilaterales con estos países.

En septiembre de 1816 escribió al conde Capo d'Istra, notable griego que ocupaba el cargo de secretario de Estado en San Petersburgo, que esperaba que el zar apoyara «con fuerza» el segundo artículo del Tratado de París referente a la trata: «Al establecer las máximas del cristianismo para la conducta entre Estado y Estado, un principio menos benévolo hacia África resultaría poco digno.» Con extraña firmeza añadió: «Como dice el Preámbulo, podríamos desafiar la crítica moral, si nuestra ejecución se correspondiera con el principio que profesamos.» Pretendía asegurarse el apoyo de España y Portugal para una alianza cuyo fin fuese la supresión eventual de la trata, pero no tardó en convencerse de que los gobiernos de estos países «se parecían en cuanto a deshonestidad y mezquindad»; nunca entendió las dificultades a que se enfrentaban, ni el hecho de que todos sus esfuerzos se centraran en hacer frente a los movimientos revolucionarios en Sudamérica; los gobiernos hispano y luso, por su parte, sabían que si otorgaban demasiadas concesiones a Gran Bretaña, pondrían en peligro la lealtad de sus colonias, hasta de Cuba y, ciertamente, de Brasil.[3]

Cuando en diciembre de 1816 el Instituto de África en Londres

(Africa Institution of London) le informó que todavía se transportaban cada año sesenta mil esclavos a través del Atlántico, quince mil de ellos en buques norteamericanos bajo pabellón español, Castlereagh hizo una asombrosa propuesta en la conferencia de cinco naciones celebrada en Aquisgrán en 1818: que el derecho internacional de registro de los buques negreros —sin el cual Gran Bretaña creía que sería imposible controlarlos— se complementara con «la vigilancia en la costa de África por una policía internacional armada... Para que esta policía sea legal o eficaz, debe crearse con el visto bueno y la autoridad de todos los Estados civilizados».[4] El derecho de registro databa del siglo XIV; lo novedoso de la propuesta consistía en aplicarlo en tiempos de paz.

La conferencia de Aquisgrán fue la primera que celebraron las potencias de Europa sin estar en guerra, con objeto de tratar de resolver sus problemas, innovación que se ha seguido desde entonces. Sin embargo, pocos fueron los ministros de Exteriores que apoyaron el plan de Castlereagh, pues tenían la impresión de que suponía un medio por el cual la «pérfida Albión» justificaría moralmente su dominio de los mares, cuando no del mundo. Esto, pese a que el zar Alejandro ya había intentado establecer en África una «institución neutral», con tribunal, armada internacional y sede propia; incluso había sugerido que las principales naciones concedieran a este organismo el «derecho de visita» de los buques sospechosos sin despertar los celos de las naciones individuales. Pero la propuesta del zar fracasó y éste perdió interés en el asunto, por lo que un diplomático toscano que asistía a la conferencia acertó al escribir en una carta a Florencia que «veo claramente que aún no hemos comenzado la época de oro».[5]

De momento, la única policía internacional era la armada británica, que actuaba a solas y a menudo en circunstancias legalmente dudosas. Según el tercer comandante de la flota británica en África occidental, el desafortunado capitán sir James Yeo, que luchó en las guerras napoleónicas y en la norteamericana, resultaba obvio que numerosos mercaderes norteamericanos continuaban participando en la trata después de 1815 y llevaban esclavos a Brasil y a Cuba, algunos en los veloces barcos filibusteros, con veinte o más cañones, construidos durante la guerra angloamericana de 1812. Su técnica consistía en «vender» el barco en Tenerife o La Habana a un mercader español que proporcionaría un capitán de esta nacionalidad, mientras que el verdadero propietario navegaba como pasajero.

Parecía necesario reforzar la flota británica, de modo que en 1818 sir George Collier viajó a África occidental con una fragata, tres corbetas y dos bergantines armados. El Almirantazgo le ordenó, como ordenó a Irby, «vigilar con diligencia las diversas bahías y calas... entre Cabo Verde y Benguela».[6] Era una misión imposible, pues, aparte del hecho de que había cientos de bahías y miles de calas entre esos puntos, la mayor parte se encontraba en una zona de calma tropical, donde escaseaba la brisa y, cuando la había, soplaba en dirección oeste o sudoeste, o sea, hacia la costa; por añadidura, las co-

rrientes iban de oeste a este. Debido a estos factores, era más fácil navegar costa abajo que regresar, como todos sabían desde las primeras expediciones europeas; el bochornoso calor, el sol que deslumbraba en cubierta, el amontonamiento y la parca alimentación hacían de ésta una tarea sumamente agotadora.

Encima, si los buques se mantenían en mar abierto no podían patrullar; debían navegar cerca de la costa para averiguar lo que ocurría y enviar barcos río arriba, con frecuencia caída la noche, bajo el asalto constante de mosquitos que, por supuesto, podían provocar paludismo. Esto, además del obstáculo que solían suponer los bancos de arena en la desembocadura de los ríos.

Existían otros problemas. Así, por ejemplo, Collier escribió al Almirantazgo que «sólo gracias a mucha astucia (o por gran casualidad) podemos sorprenderlos [a los buques negreros] con esclavos a bordo. En algunos casos, mientras los botes [de remo, del navío de la armada] avanzan hacia el buque negrero, éste ya ha desembarcado a los esclavos en la playa, donde los obligan a bailar y dar toda clase de muestras de desdén por la tripulación de las barcas...».[7] En una ocasión, al propio Collier le impusieron una multa de mil quinientas libras por detener ilegalmente el *Gavião*, un buque que había encontrado al norte del Ecuador, a bordo del cual, en su opinión, había esclavos. En el verano de 1822, el *Myrmidon* confiscó dieciséis negreros, de los cuales sólo uno navegaba ilegalmente según los tratados.

El sucesor de sir George Collier, sir Robert Mends, otro oficial experimentado que había perdido un brazo en una batalla de la Revolución americana cuando contaba apenas trece años, escribió desde su buque insignia, el *Owen Glendower*, en el que moriría en 1823 cerca de Cape Coast, que «el comercio de esclavos no ha disminuido, ni veo cómo disminuirá mientras goce de la más abierta y reconocida protección europea...».[8]

Así pues, los oficiales y los marineros de la flota de África occidental solían desilusionarse; para colmo, el que no consiguieran una victoria pronta y absoluta, algo a lo que se había acostumbrado la armada durante las guerras napoleónicas, significó una reducción de las compensaciones, que en 1824 bajaron a diez libras por esclavo liberado, aunque la Corona otorgó a los marineros la mitad de las ganancias por la venta de los buques negreros confiscados.

También los cónsules británicos informaron de toda clase de barcos activos en los puertos negreros al norte del Ecuador, como, por ejemplo el brasileño *Volcano do Sud*, cuya tripulación, cuando en 1818 la capturó el *Pheasant*, de dieciséis cañones, asesinó a los británicos que lo abordaron y entregó su cargamento de doscientos setenta esclavos en una de las islas de la Bahía, frente a Honduras, como si nada hubiese ocurrido. Por añadidura, la prohibición portuguesa de la trata al norte del Ecuador supuso un estímulo para participar en ella al sur del mismo, incluyendo el comercio de África oriental y de Mozambique. En 1824 quince buques negreros, con quinientos esclavos a bordo de cada uno, zarparon de puertos del este de África hacia

Brasil, donde se vendieron por doscientos dólares cada uno. Los tratantes del interior de Mozambique los habrían comprado por apenas unas cuentas cada uno, cuando no los habían secuestrado, y luego los habrían vendido a tratantes portugueses, por unos veinte dólares. Incontables eran las excusas que esgrimían los capitanes portugueses para justificar la trata: así, en 1822, el *Morgiana*, al mando del capitán Knight, capturó un buque luso, el *Emilia*, justo al norte del Ecuador, con trescientos noventa y seis esclavos a bordo. El capitán del *Emilia* declaró que había cargado su barco en Cabinda, muy al sur de esta línea; pero los esclavos dijeron que llevaban poco tiempo a bordo, los barriles de agua estaban más llenos de lo que habrían estado de ser cierta la afirmación del capitán y a los esclavos los habían marcado hacía muy poco tiempo.

En estas circunstancias, resultaba obvio que sólo se conseguiría la abolición si la diplomacia respaldaba a la fuerza naval; con esto se consiguieron algunos resultados. En 1817, Radama, el rey del Madagascar oriental, llegó a un acuerdo según el cual, a cambio de acabar con la trata, Gran Bretaña le pagaría cien mil dólares anuales durante tres años; Castlereagh cerró tratados similares con el imam de Mascate y, en 1822, con el sultán de Zanzíbar. Cierto que eran convenios modestos, pero les seguirían otros muchos de mayor envergadura.

En la última reunión de las potencias europeas después del Congreso de Viena, celebrada en la hermosa Verona, el representante británico, el duque de Wellington —basándose en informaciones recopiladas por cónsules, oficiales de la Marina y viajeros para el nuevo «departamento de la trata» del ministerio de Asuntos Exteriores— insistió en que en los primeros siete meses de 1821, treinta y cinco buques europeos habían entrado en aguas africanas al norte del Ecuador y habían adquirido veintiún mil esclavos. ¿Acaso no debían dar al comercio en esclavos el tratamiento que se daba a la piratería? No obstante, el representante de Francia, Chateaubriand, bloqueó la idea de una acción naval internacional conjunta contra la trata; no porque Francia precisara esclavos para sus colonias, Martinica y Guadalupe, declaró el gran escritor ahora ministro de Asuntos Exteriores, ni porque fuesen abrumadoras las presiones que ejercían los tratantes de Nantes y Burdeos, ilegales pero poderosos (Ducudray-Bourgault, presidente del tribunal de comercio de Burdeos, era negrero); ni siquiera por el papel desempeñado en la trata por el padre del propio Chateaubriand —asuntos todos que el brillante estadista no mencionaba ni en sus discursos ni en sus memorándums—; no, expresaba sencillamente la oposición francesa a dejar a Gran Bretaña el dominio del mar y estaba harto del asunto planteado con tanto ardor por los ingleses; «es singular», escribió, «esta perseverancia del gabinete de Saint James por querer introducir en medio de la discusión de cuestiones más importantes y urgentes, este remoto... asunto de la abolición del comercio de esclavos».[9]

En 1822 George Canning, el veterano diputado abolicionista des-

de los últimos años del siglo anterior, sucedió en el Ministerio de Asuntos Exteriores a Castlereagh, cuando, trágicamente, éste se suicidó en un momento de desequilibrio mental. Ingenioso y arrogante, impertinente y culto, este resuelto adversario de la trata era diputado por Liverpool desde hacía años, hecho que demostraba cuánto había cambiado la situación en esta ciudad comercial. Al aceptar el cargo, Canning creía ingenuamente que «dos o tres años bastarán para borrar de los mares americanos y africanos ese atroz comercio que los infesta». Propuso que las potencias boicotearan a los países que todavía participaban en la trata.[10]

Los colegas europeos de Canning no se lo tomaron en serio. La respuesta a su «propuesta de negarse a admitir el azúcar brasileño... llegó (como era de esperar) con una sonrisa que indicaba la sospecha de los estadistas del continente de que había algo de egoísmo en nuestra propuesta...». A continuación Canning señaló al duque de Wellington que la trata se había vuelto aún más inhumana desde la abolición formal, debido a los métodos utilizados para ocultar los cargamentos, pues «parece que nunca se les ocurre a los despiadados propietarios... que son seres sensibles». Wellington debía informar a todos los asistentes al congreso de «este escándalo del mundo civilizado». Propuso, además, que se prohibiera el uso de pabellones portugueses y brasileños a los buques que no lo fueran, lo que equivaldría a una declaración internacional de que la trata constituía piratería, así como el boicot a todos los productos brasileños. Sus esfuerzos resultaron infructuosos.

Dados estos reveses, el ministro de Exteriores recurrió a la política de Castlereagh, o sea, la del último recurso, es decir, la negociación directa bilateral. Redactó, pues, más de mil despachos centrados en la trata. Fue él quien, con respecto a la trata de Cuba, definió las circunstancias en las cuales un capitán podía suponer que un buque mercante era negrero, aun cuando no hallara esclavos a bordo, a saber, buques anclados o «rondando» la costa de África que contuvieran más alimentos y agua de lo que podría consumir una tripulación de, digamos, treinta personas; tablas adicionales en la bodega que pudiesen utilizarse para construir una cubierta para esclavos, y, más obvio aún, grilletes y esposas, así como escotillas con rejillas.

Entretanto, la posición de Gran Bretaña presentaba ciertas inconsistencias que sus enemigos aprovechaban para acusarla de hipocresía, cuando no de perfidia. Cuando en 1825 la nueva República de Centroamérica abolió formalmente la esclavitud, numerosos esclavos negros huyeron a ella desde la Honduras Británica (ahora Belice), a la que fueron devueltos tras arduos debates en el Congreso y la insistencia del gobernador británico. Resultaba cada vez más obvio lo ilógico de oponerse a la trata con tanta vehemencia sin abandonar la esclavitud misma. Finalmente, los abolicionistas habrían podido celebrar el hecho de que, por fin, la caña, cultivada y refinada por esclavos, ya no constituía la principal importación de Gran Bretaña, de no ser porque la reemplazaba el algodón, sobre todo el de Estados Unidos, otro producto que debía su existencia a los esclavos.

Como ocurría con el azúcar, Gran Bretaña importaba mucho más algodón del que precisaba para vestirse, pues en el siglo XIX Lancashire prosperó gracias a la exportación de prendas de este tejido; su demanda de algodón no sólo ayudó sino que alentó la creación en el sudeste de Estados Unidos de plantaciones que funcionaban con mano de obra esclava. En la primera mitad del siglo, hasta 1860 y la Guerra Civil norteamericana, Gran Bretaña importó la mitad o más del algodón producido en Estados Unidos: en 1800 la importación ascendía a aproximadamente el treinta por ciento y en 1860 había alcanzado el ochenta y ocho por ciento. Los créditos y las inversiones británicas en este producto apuntalaron el reino del «rey algodón», de modo que no sorprenderá que los enemigos europeos de Gran Bretaña, como los tratantes nanteses, afirmaran socarronamente que era tan «caballerosa como una bala de algodón».

En marzo de 1825 Gran Bretaña aprobó una ley por la cual sus súbditos que participaran en la trata, culpables de «crimen, piratería y robo, serían ejecutados sin beneficio de un sacerdote y perderían todas sus tierras, propiedades y bienes, cosa que debía sufrir todo pirata, criminal y ladrón en los mares». Fuertes palabras para un comercio que, hasta hacía dieciocho años, llevaban a cabo los mejores hombres del mundo comercial de aquel país y que duques de la familia real, pares y alcaldes habían practicado durante doscientos años. Sin embargo, ningún súbdito fue llevado a juicio a resultas de esta ley, aunque a mediados del siglo algunos negreros y marineros ingleses continuaban vendiendo esclavos a Cuba, Brasil y Surinam, entre ellos, el capitán John Discombe, del *Eliza*, un barco probablemente inglés que fue capturado en 1819 en Freetown; el capitán William Woodside, del *Beym*, capturado en Gallinas en 1825; Jacob Walters (¿o sería Guillaume Neil?), capitán, encontrado en 1826 a bordo del *Jeune Eugénie* en el Viejo Calabar con cincuenta esclavos y toda la documentación en inglés. Los tratantes ingleses suministraron buques negreros a Pedro Blanco, el principal tratante español en el río Gallinas, hacia 1830, y se sabía que un tal Jennings suministraba calderas, grilletes, etc., a Pedro Martínez, también español. Pero, pese a tanto hipócrita y filisteo, los británicos del XIX solían obedecer las leyes. La modificación en 1825 de las Leyes de Navegación, que permitía a los colonos de las Indias occidentales británicas comerciar libremente con esclavos en cualquier lugar del mundo, supuso un reflejo de ello.

Estas innovaciones económicas restaron importancia a las declaraciones de emancipación, a menudo lentas y sin sentido, hechas por los nuevos Estados soberanos de América Latina, cuya población esclava era insignificante. Venezuela abolió la trata en 1821, con matices, pues los hijos de esclavos servirían al amo de su madre hasta llegar a la mayoría de edad, cuando una junta decidiría en qué podía trabajar y la manumisión de los adultos dependía del pago de una compensación a los amos, dinero que procedía de los impuestos. Ese mismo año, en cuanto obtuvieron su independencia, la abolieron Co-

lombia y Chile; México no lo hizo sino hasta 1829. Todos estos países, así como Argentina, prometieron ayudar a Gran Bretaña con sus armadas, un gesto útil desde el punto de vista simbólico, pero inútil en la práctica pues su fuerza naval era casi nula. No obstante, los amigos de la cultura latina pueden sentirse satisfechos al recordar que la esclavitud como institución desapareció en lo que había sido el imperio continental hispano mucho antes de desaparecer en Estados Unidos.

En su esfuerzo por poner fin a la trata, Gran Bretaña también hizo uso de la diplomacia tradicional con las principales potencias que participaban en ella. Si bien cada una reaccionó a su manera a las presiones británicas, todas compartían el punto de vista expresado con mayor contundencia por Francia, o sea, que el abolicionismo británico era hipócrita. El hecho de que lo mismo creyeran muchos no ingleses de elevadas miras se desprende de un comentario que conversando con Eckermann hizo Goethe, que no tenía intereses personales en el asunto y cuyos compatriotas no tenían nada que ver con la trata: «Mientras los alemanes se torturan con problemas filosóficos, los ingleses, con su gran sentido práctico, se burlan de nosotros y se apoderan del mundo. Es de todos conocida su declaración contra la trata y aunque han esgrimido toda clase de máximas humanitarias para sostener su actuación, al fin se ha descubierto que su verdadero motivo es práctico, algo que siempre necesitan para actuar y que debió de haberse conocido antes. En sus extensos dominios de la costa oeste de África, ellos mismos usan a los negros y va contra sus intereses que se los lleven... de modo que sermonean contra la esclavitud por razones prácticas. Hasta en el Congreso de Viena, el enviado inglés la denunció con gran celo, pero el enviado portugués fue lo bastante sensato para contestarle tranquilamente que no se habían juntado para enjuiciar al mundo o decidir cuáles eran los principios de la moralidad; conocía bien el objetivo de Inglaterra y tenía el suyo propio y sabía cómo defenderlo y alcanzarlo.»[11]

No es de sorprender que pensaran igual que el gran Goethe quienes participaban en la trata en La Habana, Nantes, Río de Janeiro y Charleston, muchos de ellos convencidos, además, de que los ingleses estaban resueltos a impedir como fuera que prosperaran las plantaciones de caña y café de los vecinos de sus colonias antillanas.

Un nuevo tratado angloespañol, firmado en 1818, se refería a la trata; se fundamentaba en otra recomendación del Consejo de Indias, pese a la oposición de los cubanos cuyo portavoz en Madrid eran Arango y su colega Rucavado. Según los británicos, puesto que el decreto español de 1804 permitía la trata por sólo doce años más (y seis en el caso de los extranjeros), ese comercio ya era ilegal en España. Sin embargo el gobierno de Madrid no estaba de acuerdo.

Este tratado de 1818 complementaba el tratado angloluso de 1815, aunque en algunos aspectos iba más allá. Estipulaba que a todos los

súbditos españoles se les prohibiría la trata después del 20 de mayo de 1820; después de esto, los capitanes capturados con esclavos serían encarcelados diez años en Filipinas y su cargamento humano sería manumitido. Ambos países se comprometían a que sus buques informarían sobre cualquier barco del que sospecharan que llevaba esclavos; como en el tratado angloluso, si se encontraba uno de estos barcos, lo llevarían a juicio ante un tribunal mixto (o sea, no exclusivamente británico) en Sierra Leona, o en La Habana caso de que lo hallaran en aguas americanas. Por supuesto, Castlereagh opinaba que el «derecho de registro» era «indispensable... la base de todo»; sin embargo, el tiempo demostraría que las patrullas se veían obstaculizadas por el hecho de que antes del registro debían estar seguras de que había esclavos a bordo.

Otra cláusula del tratado estipulaba que cuando un tribunal confiscaba un buque, éste debía venderse y ambos gobiernos compartirían la ganancia; además, los esclavos serían manumitidos y entregados a la ciudad en la que el tribunal había tomado la decisión; finalmente, en una cláusula que provocó numerosas críticas en Londres, los británicos aceptaron pagar cuatrocientas mil libras en concepto de compensación por las pérdidas sufridas por los españoles hasta la firma del tratado, cifra que la Cámara de los Comunes puso en tela de juicio, aun cuando, según Brougham, el acuerdo había resultado barato.

Muchos buques negreros hispanos habían sido capturados entre 1810 y 1817 y algunos españoles habían perdido la vida al resistirse. El representante en Londres de los plantadores de Cuba, W. H. G. Page, convenció al doctor Joseph Philmore, diputado por Saint Mawes y catedrático de Derecho civil en Oxford, de que planteara en la cámara la posibilidad de una indemnización por los buques capturados ilegalmente. No obstante, el Ministerio de Asuntos Exteriores creía que estos asuntos debían tratarse con el gobierno español, y dio a entender al embajador hispano, a la sazón todavía el conde de Fernán Núñez, que hasta que Madrid no aboliera definitivamente la trata, Gran Bretaña no estaba muy dispuesta a hacer concesiones, ni siquiera en casos en que los oficiales navales británicos hubiesen obrado ilegalmente. Bien es cierto que los buques interceptados por la armada británica constituían un porcentaje ínfimo de los que zarpaban: en los dieciocho meses entre enero de 1816 y septiembre de 1817 salieron rumbo a África unos ciento cincuenta desde La Habana, diez desde Trinidad, treinta desde Santiago de Cuba y dieciséis desde Matanzas.

Pero el rey de España no entregó sus cuatrocientas mil libras a los negreros de Cuba sino que compró al zar de Rusia cinco fragatas y tres buques de línea con los que pretendía enviar más soldados a recuperar sus dominios en Sudamérica; de hecho, la posibilidad de hacer este «negocio escandaloso» fue una de las razones que le impulsaron a firmar el tratado.

Antes de esta firma, los británicos se habían mostrado muy acti-

vos en Madrid. Charles Vaughan, el embajador, habló con todos los miembros del Consejo de Estado y distribuyó ejemplares de un folleto, *Bosquejo del comercio de esclavos*, escrito por el liberal español Blanco White, pero tuvo que informar a su gobierno de que los plantadores de La Habana habían ofrecido dos millones de dólares al gobierno de Madrid si éste les permitía continuar legalmente con la trata, y otros quinientos mil cada año que el permiso privado durara. En todo caso, fue el influyente general Castaños y Aragoni —el capitán general de Cataluña que había infligido a Napoleón su primera derrota, en Bailén en 1808— quien convenció al rey de que cediera ante los ingleses a fin de mantener buenas relaciones con ellos, pues, dijo, España precisaba la ayuda británica para hacer frente a la amenaza de Estados Unidos contra Nueva España y Florida.

«Alabado sea Dios», exclamó Wilberforce, por el acuerdo; en el debate al respecto en la Cámara de los Comunes, sir Oswald Mosley, diputado *whig* por Midhurst, declaró que «no nos compete a nosotros enseñar la humanidad a España», pero el liberal sir James Mackintosh comentó que «el "derecho de registro" en sí supone la abolición». No obstante, pronto se vio que en la práctica el tratado significaba menos de lo que había parecido a primera vista.[12]

Antes de firmarlo, José García de León y Pizarro, el nuevo ministro de Exteriores español, escribió a las autoridades de Puerto Rico y Cuba (que ya no eran colonias, sino provincias de España), exhortándolas a hacer arreglos para que en los tres años siguientes al menos un tercio del cargamento de los buques negreros fuese de mujeres, para que con la propagación «de la especie» la futura abolición de la trata se sintiera menos. El tono empleado sugiere que, engatusándolos, esperaba que lo que quedaba del imperio aceptara genuinamente la abolición; pero Cuba, resuelta a desarrollar su industria azucarera como lo habían hecho Jamaica, Brasil y Saint-Domingue, rechazó su «solución virginiana». En otras partes del imperio, como México, la concesión de Madrid carecía de importancia.

En La Habana recibieron la noticia del tratado en febrero, y en marzo una carta más extensa del ministro de Exteriores. Puesto que el tratado se firmó en septiembre y se llegaba a La Habana en cuatro semanas en un buque rápido, diríase que en Madrid los ministros se tomaron un tiempo extraordinariamente largo para encontrar el modo de expresarse. El gobernador, el general José Cienfuegos, sobrino de Jovellanos, el estadista liberal del siglo anterior, convocó una reunión del Real Consulado, a la que asistieron representantes de todas las viejas familias de Cuba (Ignacio Pedroso, el marqués Cárdenas de Montehermoso, Manuel de Ibarra y Ciriaco de Arango, primo del economista), así como un miembro de la nueva generación de tratantes que, pese a haber nacido casi todos en la península Ibérica, tenían ya mucho poder económico en La Habana: Santiago de la Cuesta y Manzanal, mercader, tan corpulento que parecía que había guardado todo su dinero en su cuerpo para mantenerlo a salvo, según Frances Calderón de la Barca.[13]

En las actas de la reunión figuran varias expresiones de lealtad, como convenía a esa «siempre fiel» isla, designación que el capitán general había conseguido formalmente para la colonia; pero por unanimidad se pidió al gobernador que no publicara el tratado anglohispano y sugirió la creación de un comité de reflexión sobre el asunto; en él participaría Santiago de la Cuesta que sabría lo que ocurría en el campo.[14]

El comité dio a conocer su informe, en el que solicitaba al gobierno que diera tiempo a los plantadores para conseguir «los esclavos que de tantas maneras nos hacen falta, para la reproducción de la especie negra», basándose en las normas de decoro, humanidad y filantropía... mencionadas en el tratado. Entretanto, el 17 de marzo, el *Diario del gobierno de La Habana* publicó la ley.

Los tratantes, plantadores y funcionarios de Cuba acordaron no dejar que la abolición formal de la trata impuesta por España interfiriera en este comercio. Después de todo, eso habían hecho los franceses, como hemos visto en el capítulo veintiocho. El año anterior se había hablado del futuro de la trata y parece que ahora tanto el gobernador como el tesorero, Alejandro Ramírez, aseguraron a Santiago de la Cuesta (que a su vez informó a sus colegas tratantes) que, hiciera lo que hiciese el gobierno en Madrid para contentar a los ingleses, la situación en el Caribe sería distinta. Al fin y al cabo, la mayoría de plantadores españoles llevaba años importando esclavos de contrabando —sobre todo de los ingleses en Jamaica— para evitar los impuestos; ¿acaso no sería fácil continuar haciéndolo, para eludir lo estipulado en el nuevo tratado con Londres? Además, cabía la posibilidad de que el cambio de opinión de los anglosajones fuese provisional; los negreros de La Habana conocían bastante bien Inglaterra y sabían que pese a los deseos del gobierno, algunos inversores y mercaderes de Londres estarían más que dispuestos a ayudar a Cuba a adquirir una mano de obra suficientemente numerosa. Parece también que el gobierno hispano decidió en secreto dejar que sus subordinados en Cuba incumplieran la ley, según se desprende de una carta dirigida en 1844 a los ministros de Asuntos Exteriores y de la Marina por un posterior capitán general de Cuba, el general Tacón: «al efecto creé deber observar que al concluirse el tratado de 1817 se comunicó una RI. Orden reservada á los capitanes generales de las islas de Cuba y Puerto Rico, y ál Intendente, superintendente delegado de ellas, para que se disimilase le importación de negros procedentes de África, fundándose en que se consideraban necesarios para la conservación y fomento de la agricultura».[15]

Mediante concesiones en los impuestos y a través de sus representantes en la isla, la Corona española hacía también lo que podía para que aumentaran la inmigración y las inversiones extranjeras a Cuba. Ya se habían asentado allí numerosos norteamericanos y ahora los siguieron aún más; algunos se dedicaron a la trata y a otros les bastaron, de momento, sus plantaciones de caña. De estos últimos, el rey de la trata de Rhode Island, James de Wolf, empleaba en sus ha-

ciendas Mariana, Mount Hope y San Juan, cerca de Matanzas, a esclavos que él mismo había importado antes gracias a los servicios de su sobrino, George, quien aún participaba activamente en la trata y cuya plantación de caña, el Arca de Noé, se hallaba al sudoeste de La Habana, cerca de Batabanó.[16]

En aquellos días, casi todos en Cuba sentían hostilidad hacia la «pérfida Albión», incluyendo el capitán general Cienfuegos y a su efímero sucesor, Juan Manuel Cagigal (el primer contacto de ambos con Inglaterra tuvo lugar en el cerco a Gibraltar de 1783); el tesorero, el capaz Alejandro Ramírez y verdadero amo de la isla durante muchos años, como era un tradicionalista en cuestiones de política extranjera, nunca dejó de ver en Gran Bretaña al eterno enemigo, antagonismo que en lugar de amainar se exacerbó con la ayuda que ese país dio a España en las guerras napoleónicas.

Los funcionarios coloniales tenían otras cosas de qué ocuparse, como el temor a una revolución, ya como la de Haití, ya como en el resto de América Latina, pues lo único que garantizaría la lealtad de los plantadores cubanos era el suministro constante de esclavos. Lo que más enfurecía a Ramírez era que Estados Unidos utilizara el pabellón español en sus buques, como hizo, por ejemplo, una goleta construida en Bristol, en Rhode Island, en 1818, cosa de la que se le quejaron treinta mercaderes hispanos.

Fueran cuales fuesen las expectativas de los plantadores, la firma del tratado con Gran Bretaña supuso, como era de esperar, un estímulo a la importación de esclavos antes de que venciera el plazo legal; así, en tres años entraron en Cuba cien mil africanos, setenta mil de los cuales lo hicieron por La Habana. La bandera de los barcos que los llevaron era por lo general la española, aunque una era danesa; tres, portuguesas; una, estadounidense y una, francesa. No obstante, muchos de los que llevaban pabellón español pertenecían a negreros de Estados Unidos, varios de ellos de la flota de George de Wolf, de Bristol, en Rhode Island. Barnabas Bates, a la sazón director de Correos de Bristol, escribió en 1818 que el sistema consistía en que «aquí en Bristol los buques destinados al mercado africano consiguen cargamentos para ese mercado y el recaudador [Charles Collins] autoriza su salida hacia La Habana, donde el propietario efectúa una venta nominal del navío y del cargamento a un español, embarca a un capitán nominal y va a África... Cuando el buque ha hecho un viaje, puede seguir con otro sin regresar a Estados Unidos. Entonces, desde La Habana se le manda un nuevo cargamento... Hay un buque aquí presto para zarpar, llamado *General Peace*, que antes era propiedad de Thomas Saunders, de Providence [lo había comprado George de Wolf]... La tripulación habla abiertamente de su destino, y un hombre que tenía una deuda conmigo me dijo con gran audacia que me esperara "a que pudiera ir a capturar unos mirlos negros"».[17] El tío político de George de Wolf, Charles Collins, era todavía el recaudador de aduanas de Bristol y visitaba con frecuencia su plantación en Cuba, sin duda para hacer arreglos en vista a reducir la

posibilidad de procesamiento por los actos ilegales. No obstante, George de Wolf se arruinó en 1825, y, de paso, arrastró consigo a casi todo Bristol. Huyó y pasó los últimos años de su vida en Cuba.

La trata legal española no acabó sin un incidente notorio: en 1819, una corbeta de la marina haitiana, apropiadamente llamada *Wilberforce*, capturó un buque negrero hispano, el *Yuyu* (conocido también con el *Dos Unidos*) que llegaba de África con un cargamento de esclavos. El 26 de marzo de 1820 el capitán general de Cuba pidió al presidente de Haití, el *mûlatre* (mulato) Jean-Pierre Boyer (que había unido temporalmente Santo Domingo con Saint-Domingue) que devolviera los esclavos que había liberado. No hubo respuesta, como tampoco la hubo a una segunda petición. Finalmente, en enero de 1821, Boyer contestó en tono conciliador, pero se negó a devolver los esclavos. Para entonces, la trata en Cuba ya no era legal y la población esclava en la isla ascendía probablemente a doscientos mil.

Al ver que los hacendados cubanos preferían la riqueza y la dependencia a la independencia sin defensas, el gobierno español, complacido en el fondo, alentó por primera vez la inmigración de europeos a la isla. Impuso un gravamen de seis pesos por cada esclavo varón importado en los últimos años de la trata legal, ingreso que había de usarse para atraer mano de obra blanca barata; a fin de alentar la importación de esclavas, éstas quedaban libres del gravamen.

En otra fiel colonia española, Puerto Rico, más pobre, de una población de más de ciento ochenta mil, los blancos (ochenta mil) y los negros libres o mulatos (ochenta y cinco mil) superaban en número a los esclavos (diecisiete mil quinientos).

En 1820, el gobierno español, como se había previsto, pidió repetidamente a los ingleses que retrasaran la puesta en vigor del tratado antiesclavista: sin duda a los buques que se encontraban en alta mar se les permitiría entregar su cargamento; ¿acaso no precisaba diez meses un barco que zarpara hacia África en busca de esclavos para Cuba?

El rey apoyaba tácitamente estas peticiones de los plantadores, mercaderes y funcionarios cubanos, y por ello sustituyó al ministro Pizarro, que se mostraba tan imprudentemente orgulloso de haber introducido el fin de la trata, por el marqués de Casa Irujo, amigo firme de los tratantes; parece que el agente de los cubanos en Madrid, general De Zayas, hizo bien su trabajo.

El 20 de mayo de 1820, cuando se suponía que se acabaría formalmente la trata en Cuba, se acordó retrasar el vencimiento del plazo hasta el 31 de octubre, pero los cubanos alegaron, por medio de sus amigos en Madrid, que cinco meses no bastaban. Y no fue sino hasta el 10 de diciembre cuando el capitán general de la isla informó a los recién nombrados comisionados británicos en La Habana que había recibido órdenes de cumplir con las condiciones del tratado; esto gracias a una revolución liberal en Madrid, sin la cual cuesta creer que se hubiese hecho algo para poner fin a la trata.

De modo que se establecieron tribunales en Sierra Leona y en La

Habana; en esta ciudad, sin embargo, los jueces serían Alejandro Ramírez, el tesorero que había hecho planes con los plantadores sobre cómo eludir el tratado, y Francisco de Arango, el teórico de la trata en Cuba.

Para colaborar con la patrulla naval, la marina española envió sólo un par de barcos, pero ni éstos ni los británicos podían hacer gran cosa en La Habana, aunque lo hubiesen querido, pues resultaba imposible diferenciar a simple vista los buques negreros de los otros que salían de Cuba, como también lo era registrar todos los que parecieran sospechosos.

En marzo de 1821, pocos meses después de la puesta en vigor del tratado, ocurrió un incidente típico. El comodoro británico Collier interceptó en la ensenada de Benin a la goleta cubana *Ana María*, que llevaba quinientos esclavos. La tripulación de Collier abordó la goleta; el capitán insistió en que era norteamericano, pero, según sus documentos se trataba de Mateo Sánchez, español; se encerró en su camarote y se originó una pelea durante la cual cincuenta esclavas saltaron por la borda y se las comieron los tiburones; sin embargo, Collier pudo liberar a cuatrocientos cincuenta esclavos en Sierra Leona.

Tras la revolución de 1820, las nuevas Cortes liberales de España nombraron una comisión que debía proponer medidas para evitar las violaciones del tratado de 1817 y decretar que las condiciones de dicho tratado se incluyeran en el nuevo código penal. No obstante, entre los miembros de las Cortes había gentes de las colonias; los tres diputados de Cuba tenían instrucciones de señalar que hacía falta un nuevo retraso de seis años para prohibir la trata con eficacia, pues en este plazo se podía abastecer las haciendas de esclavos, entre ellos, mujeres africanas para la conservación de «la especie» y de las haciendas... De todas las provincias del imperio español, la que más tenía que ver con este comercio era la isla de Cuba. Ninguna otra había participado directamente en la trata, con sus propios buques y su propio capital, por lo que los perjuicios provocados por el cese repentino serían incalculables.[18]

Sin embargo, uno de los diputados cubanos, fray Félix Varela, profesor de Filosofía y auténtico liberal que se había criado en Florida, pasó por alto las instrucciones de La Habana; fue el primer cubano que se pronunció públicamente contra la trata y declaró con audacia que hasta que no se aboliera la esclavitud, las Antillas correrían siempre el peligro de que los esclavos se rebelaran, pues los revolucionarios haitianos y del continente tenían muchos planes para la liberación de Cuba. ¿Cómo podía esperarse que los esclavos se mantuvieran quietos mientras los criollos y otros se alegraban de la nueva libertad que les otorgaba la Constitución de 1820? El bárbaro era el mejor soldado, dijo, cuando encontraba quien lo liderara, y por lo ocurrido en Santo Domingo resultaba evidente que en Cuba no escasearían los dirigentes. Añadió que el pueblo cubano deseaba que no hubiese esclavos, que sólo querían encontrar otros modos de satisfacer sus necesidades. Propuso, pues, la manumisión de esclavos que

hubiesen servido quince años a un amo, la libertad de todos los que nacieran tras la publicación del decreto, así como una lotería, cuyo ganador podría adquirir su libertad, y la creación de comisiones filantrópicas que dirigieran la abolición y protegieran a los esclavos.[19]

En España no prestaron atención a su discurso, pero sí en Cuba. El historiador José Antonio Saco, alumno de Varela, que pronto sería diputado, recordaría que había oído a alguien en las Cortes decir que debía arrancarse la lengua a cualquier diputado de Cuba que pidiera la abolición de la esclavitud. A otro sacerdote, también diputado de Cuba en las Cortes, fray Juan Bernardo O'Gabán, lo persuadieron para que escribiera un opúsculo contra Varela, *Observaciones sobre la suerte de los negros*, en el que insistía que la trata suponía un medio de civilizar a los africanos, y que si entendían realmente el humanitarismo, los sabios legisladores obligarían a los africanos a trabajar y apoyarían su traslado hacia América, en lugar de oponerse a ello.[20]

El asunto no tuvo solución hasta que, en abril de 1823, el ejército francés compuesto por «cien mil hijos de san Luis» e inspirado por Chateaubriand, depuso al gobierno revolucionario de España. Los liberales de Madrid que no se exiliaron fueron descartados y algunos ejecutados; Varela y quienes pensaban como él emigraron a Estados Unidos, como han tenido que hacer desde entonces tantos cubanos ilustrados. Con esta contrarrevolución desapareció cualquier posibilidad de una pronta desaparición de la esclavitud en Cuba.

En un esfuerzo por apoyar su propia política, Gran Bretaña amplió su red de barcos patrulla a Cuba y Brasil, lo cual no impidió que numerosos buques negreros entraran en los puertos de Cuba; al menos veintiséis en 1820 y 1821; unos diez en 1822; cuatro en 1823 y siete en 1824, y no fue sino hasta este último año que los británicos capturaron un buque negrero cerca de la isla y liberaron a los esclavos que llevaba.

La captura de este primer barco provocó una polémica: se supo que el comandante en jefe español, general Francisco Tomás Morales (que había estado al mando del último ejército hispano en Venezuela, y que lo había retirado a Cuba) era uno de los principales accionistas del buque, hecho que, como señaló el juez británico Kilbee en uno de sus numerosos informes a Londres, «dice muchísimo de la situación del comercio con esclavos». Kilbee ya se había convencido de que «con muy pocas excepciones, todos los empleados del gobierno [en La Habana] están directa o indirectamente comprometidos» en la trata.

Luego estaba el problema de los esclavos emancipados que se habían beneficiado de la filantropía inglesa: se suponía que debían entregarse a miembros del clero, a viudas o a otros propietarios benevolentes que prometieran cuidarlos. Al capitán general no le entusiasmaba la idea de dejar sueltos a tantos negros libres y encargó su reparto al gaditano Joaquín Gómez, uno de los destacados tratantes de la isla, de modo que los plantadores acabaron por controlar a los emancipados y a tratarlos como si fuesen esclavos.

Es cierto que unas nuevas leyes establecían que estos africanos debían recibir clases de religión cristiana y aprender un oficio para poder mantenerse y ser manumitidos al cabo de cuatro años. Sin embargo, en la práctica los volvían a emplear quienes ya habían hecho uso de sus servicios.

Con la captura por el *Lion* de otro negrero cubano, *El Relámpago*, a finales de 1824, se inició una disputa entre británicos y españoles que duró medio siglo. A bordo del buque había ciento cincuenta «bozales», o sea, esclavos venidos directamente de África, todos con derecho, por tanto, al certificado de emancipación. El juez Kilbee dispuso que a cada hombre y mujer se le enseñara un oficio, pero Claudio Martínez de Pinillos, un astuto juez del Tribunal Mixto que había sucedido a Ramírez, insistió en que liberar a los emancipados, que tendrían la cabeza llena de las ideas inglesas de libertad, supondría un peligroso ejemplo para los demás negros de la isla; las autoridades hispanas añadieron que devolverlos a África sería demasiado costoso, que no encontrarían un barco dispuesto a hacerlo, que sería una locura devolver estas almas a «las tinieblas del paganismo» y que seguramente los expondrían a ser revendidos como esclavos. Martínez de Pinillos, hábil economista, ahora tesorero de La Habana y juez, había ayudado a redactar, en España, el decreto de comercio libre con las Américas que, de haber sido dictado unos años antes, quizá hubiese evitado la desintegración del imperio hispano. En Cuba ideó el modo de aumentar los ingresos anuales de la colonia, de dos millones a treinta y siete millones en doce años y por esto se le tomaba tan en serio. Fue el pionero del ferrocarril que unía La Habana a Güines, el primero del mundo hispano, gracias a las cuatrocientas cincuenta mil cuatrocientas cincuenta libras prestadas por Robertson, de Londres.

No obstante, el Consejo de Indias rechazó las ideas de Martínez Pinillos en cuanto al trato que debía dispensarse a los emancipados y uno de sus miembros, Manuel Guazo, sugirió que llevaran a los africanos a España para construir carreteras, a lo que se opuso el arzobispo de Toledo; otros propusieron que los enviaran a las islas Baleares o a la costa Mosquitos de Centroamérica, para que trabajaran bajo la vigilancia de unos sacerdotes, y el Ayuntamiento de La Habana alegaba que los británicos debían devolver los buques capturados y los emancipados a Sierra Leona. Pero el ministro de Asuntos Exteriores español decidió que lo mejor sería llevarlos a España, donde trabajarían como criados; el viaje se pagaría con la venta de los buques capturados y, de ser necesario más dinero, con un impuesto adicional en Cuba.

A los plantadores cubanos esta decisión, que figuró en un decreto real de 1828, les parecía demasiado costosa; según Joaquín Gómez, el tratante que se había convertido en subprior del consulado de La Habana, se precisaría un mínimo de veinte pesos por cabeza para llevar la idea a la práctica y Martínez de Pinillos sugirió que se repartieran, como había ocurrido hasta entonces, entre instituciones o in-

dividuos de la isla, para ser empleados como criados o jornaleros libres. No señaló cómo habían de diferenciarlos de los esclavos si se les pedía que trabajaran en una plantación de caña o de café —y a muchos se lo pidieron—. Todo indica que en la práctica nada los diferenciaba, pero ésta fue la solución provisional que se aplicó durante unos años.

Por supuesto, se suponía que la armada española cumplía la misma misión que la británica, pero entre 1820 y 1842 detuvo sólo a dos buques, ambos portugueses, cuyos esclavos no estaban sujetos a la jurisdicción del juez Kilbee y su tribunal. Sin embargo, si bien fueron muchos más los buques capturados por los británicos, poca mella hicieron en la cantidad de barcos negreros que llegaron a la isla: al menos treinta y siete en 1825, con más de once mil esclavos, y unos catorce en 1826, con tres mil setecientos cautivos. En 1825 Kilbee informó a Canning de que «el que pueda indicar el número de esclavos desembarcados no se debe a que cuento con mejores fuentes de información que antes... sino a que las transacciones de esta naturaleza son ahora públicas y notorias, sin misterio».[21]

Parece que, por mucho que hiciera uso de sus servicios de información, el gobierno británico nunca tuvo una idea certera de la manera de actuar española, y persistió en sus esfuerzos para llegar a acuerdos formales que suponía que la otra parte cumpliría honorablemente. Castlereagh usó esta táctica también con Portugal, con el cual firmó un nuevo tratado en julio de 1817, una modesta ampliación de los acuerdos previos entre ambos países. Como resultado, las armadas de ambos países podían abordar buques mercantes sospechosos de practicar la trata ilegal; esto se refería sobre todo a la armada británica, pues a la portuguesa no le apetecía la misión. No obstante, habían de capturar los buques que transportaran esclavos ilegalmente y enjuiciar a sus capitanes ante jueces británicos y lusos en un tribunal mixto en Sierra Leona o en Río de Janeiro; los buques se venderían; los esclavos se emanciparían y personas de «integridad reconocida» los emplearían como criados o jornaleros libres o bien trabajarían en obras públicas. Dos meses después de la firma del tratado, el gobierno portugués promulgó una ley que disponía la confiscación del buque, además de fuertes multas y exilio a Mozambique para los tratantes ilegales y sus capitanes. Al sur del Ecuador la trata sería legal otros cinco años; la ley de 1813 exigía la presencia de un médico a bordo de cada negrero, pero ahora bastaría la presencia de aficionados «chupasangres»; la ley de 1813 limitaba el número de esclavos transportados a cinco por dos toneladas de desplazamiento, hasta doscientas una toneladas, y uno por cada tonelada adicional, pero con el tratado de 1817 el esclavo por tonelada adicional aumentó a dos por tonelada.

Además, como en Cuba, lo referente a los emancipados resultaba imposible de aplicar y a la mayoría de africanos se les trataba como

si fuesen todavía esclavos. Para colmo, el «exilio en Mozambique» con que se castigaba a tratantes y capitanes, permitía a éstos seguir usando dicho territorio como colonia esclavista.

Pese a todo, el tratado provocó la furia de plantadores y tratantes brasileños, cuya situación era del todo distinta a la de los cubanos y que empezaron, por primera vez, a pensar en la independencia. Al parecer, a diferencia de España con Cuba, Lisboa nunca aseguró secretamente a Río que la trata continuaría y sin importar las intenciones lusas los brasileños estaban resueltos a continuar comerciando con esclavos en los puertos de siempre; la mayoría se burlaba de la oposición británica a la trata, pues, ¿no seguían los bancos británicos dando crédito a los hacendados brasileños para la compra de esclavos? ¿Acaso no se abastecían de mercancías británicas los buques negreros que salían de Río o Bahía hacia las costas africanas? Justo después de la firma del tratado angloluso de 1817, la importación de esclavos aumentó «más allá de todo ejemplo anterior», en palabras del embajador británico Henry Chamberlain en mayo de 1818, que añadió que veinticinco buques habían «llegado desde el principio del año, ninguno de los cuales trae menos de cuatrocientos [esclavos] y muchos traen muchos más...». Estas cifras se repetían cada año.[22]

Nos equivocaríamos si supusiéramos que los deseos de independencia de Brasil se alimentaban sólo de la rabia por la cuestión de la trata. Pero, cuando en 1823 el regente dom Pedro se proclamó primer emperador de un Brasil independiente, le apoyó una población cuyo resentimiento se había reforzado al ver que el gobierno luso cedía a las presiones inglesas con respecto a la trata.

A partir de este momento, Gran Bretaña tuvo que vérselas más con el nuevo imperio del sur que con Portugal, y fue un brasileño quien dio el primer paso: en noviembre de 1822 un representante oficioso de dom Pedro en Londres, el general Filisberto Caldeira Brant (futuro marqués de Barbacena) se puso en contacto con Canning para conseguir el reconocimiento diplomático del nuevo país. Canning le explicó que lo primero era ver la posición de Brasil con respecto a la trata, comentario que cayó en unos oídos inesperadamente favorables, pues Brant, como dom Pedro, se oponía a la trata y hasta mencionó que sería deseable abolir la esclavitud; a dom Pedro y a Brant les interesaba sustituir los esclavos por mano de obra europea, en parte por filantropía, pero también por temor a lo que podría ocurrir en Brasil con una mayoría negra permanente. En una conversación posterior, Canning dejó entrever que a cambio de que Brasil aboliera la trata, Gran Bretaña lo reconocería formalmente; por su parte Brant dijo que apostaría, lo que no constituía una promesa, que si Gran Bretaña reconocía su país y aceptaba su azúcar, Brasil aboliría la trata en un plazo de cuatro años. Por tanto, Canning pidió a sus propios ministros que apoyaran un acuerdo en ese sentido, pues, alegó, «el gran mercado de la trata legal es Brasil».[23] Sin embargo, Brant no recibió la autorización de su propio gobierno. El principal ministro de dom Pedro, Bonifacio de Andrada e Silva,

era probablemente el que más se oponía a la trata en su país, pero temía las consecuencias sociales de una abolición inmediata. Cabe señalar que este estadista, científico y viajero al estilo de Humboldt, había estudiado con Volta y Lavoisier, había viajado por Francia y Turquía y había construido canales en Portugal antes de regresar a la vida política en Brasil, en 1819. No tardaron en obligarle a renunciar al cargo, en parte por criticar la esclavitud. No obstante, la Asamblea brasileña debatió el tema abiertamente y acabó por pedir, cosa asombrosa, un mínimo de apenas cuatro años para abolir la trata; en 1826 un tratado semejante al tratado anglohispano con respecto a Cuba estableció un plazo de tres años para poner fin a la trata, por lo que, a partir de 1830, para el nuevo gobierno brasileño la trata equivaldría a piratería. También se firmó un tratado comercial que otorgaba a Gran Bretaña una posición privilegiada. Por supuesto Inglaterra reconoció formalmente el nuevo país.

No obstante, siguió un largo debate en la Asamblea brasileña acerca de si debía ratificar estos tratados. El ministro de Asuntos Exteriores, marqués de Queluz, aristócrata nacido en Portugal que en 1821 había publicado una obra crítica de la trata, explicó en una carta asombrosamente franca dirigida a la Cámara de Diputados que, al aceptar las condiciones de Gran Bretaña, el gobierno actuaba «por el bien de la nación, pues cedía voluntariamente lo que se le habría quitado por la fuerza». La mayoría de oradores se quejaron de que Gran Bretaña había obligado a los brasileños a aceptar la abolición, que no era la Cámara la que dictaba la ley sino «los ingleses los que nos la imponen y son los ingleses los que la harán respetar a expensas de los desdichados brasileños». Así, Raimundo da Cunha Matos, que había pasado muchos años en África, creía que «no había llegado el momento de que Brasil abandonara la importación de esclavos». Pocos brasileños creían en los motivos humanitarios de Gran Bretaña; la mayoría suponía que quería echar a perder la agricultura brasileña a fin de beneficiar a las Indias occidentales, y hasta que deseaba romper los lazos de Brasil con Angola para convertirse «en amo de África». En cuanto a las condiciones de trabajo de los esclavos, los diputados brasileños señalaron los treinta y cinco días de guardar y los domingos, cuando los esclavos podían bailar y cantar, y los compararon con la dureza de las condiciones en que creían que vivían las comunidades esclavas en las colonias británicas del Caribe. En todo caso, el tratado se ratificó y el nuevo país se preparó para la abolición en 1830. En Luanda, los tratantes se preguntaron cómo iban a pagar las mercancías a que se habían acostumbrado. ¿A qué comercio legal podían recurrir? ¿A la cera de abejas? ¿Al marfil?[24]

Entretanto, en Brasil, con la amenaza de su pronto final, la trata llegó a su apogeo, como había ocurrido en Cuba en circunstancias similares: en 1826, 1827 y 1828, Río importó un total de más de treinta mil esclavos por año, cuarenta y cinco mil en 1829 y sesenta mil, en 1830. Un observador británico, el reverendo Robert Walsh, que viajó de Río a Minas Gerais en 1828, observó que «en todas partes se

invierte capital en la compra de negros» y recordó haber visto a diario «caravanas como las descritas por Mungo Park en África, serpenteando por los bosques; el mercader, que se distingue por el ancho sombrero de fieltro y el poncho, va detrás con un largo látigo en mano. También causa compasión ver a grupos de estas pobres criaturas en los ranchos abiertos de noche, juntándose, asustados y calados por la fría lluvia, en un clima mucho más frígido que el suyo». En su opinión, había «tal superabundancia de carne humana en los mercados de Río que se han convertido en una droga nada lucrativa [un exceso invendible]».[25]

Paradójicamente, quienes defendían la trata empezaron a insistir en que se precisaban africanos para civilizar Brasil: «África civiliza a Brasil», declaró Bernardo Pereira de Vasconcelos; por su parte, los abolicionistas usaban con frecuencia la metáfora «amontonar barriles de pólvora en las minas brasileñas», y empezaron a dar muestras de algo parecido al prejuicio racial cuando insistían en que Brasil debía poner fin a la trata con objeto de asegurar la supervivencia de la población blanca.

En mayo de 1830, en su discurso anual, dom Pedro I confirmó que la trata brasileña pronto sería declarada ilegal, pero un año después, convencido de su impopularidad, abdicó en favor de su hijo de seis años. Aunque su reputación se resentía por sus vínculos con los odiados portugueses y por el tratado de abolición firmado con los británicos, su abdicación no impidió que el nuevo gobierno brasileño dictara una ley en noviembre de 1831 mediante la cual la importación de esclavos sería ilegal. El general Brant, el primer interlocutor brasileño de Canning del que ya hemos hablado, presentó un proyecto de ley en el Senado, cuyo artículo primero afirmaba que todo esclavo que entrara en Brasil sería automáticamente libre; a la policía se le concedió autoridad para registrar barcos sospechosos de introducir cautivos y se implantaron multas, penas de prisión, recompensas y premios. A esto siguieron varias normativas, incluyendo una que permitía a los africanos que creían haber sido importados ilegalmente presentarse ante los jueces.[26]

Esta medida radical obedeció menos a razones filantrópicas que al deseo de «enseñarles a los ingleses», o sea, de demostrar las buenas intenciones, que no significaba cumplirlas. La mayoría de brasileños sensatos creían que todo palidecía al lado de las buenas relaciones con Gran Bretaña; otros se habían asustado con las recientes revueltas de esclavos en la provincia de Bahía: hubo un tiempo en que daba la impresión de que las guerras religiosas africanas se repetirían en Brasil, pues eran hombres inteligentes que leían y escribían árabe los que encabezaban las revueltas; en Bahía parecía haber más personas que supieran leer en los alojamientos de los esclavos que en las «casas grandes». Según la historiadora Nina Rodrigues, «no eran esclavos sin cultura los que llegaban [en esos tiempos], sino miembros sumamente civilizados de pueblos guerreros, que sabían leer y escribir árabe y que a veces servían a amos menos refinados

que ellos. Además, poseían el espíritu religioso del islam... Costaba convertirlos en dóciles máquinas para cultivar la tierra...».[27] En 1807 hubo una rebelión hausa; una islámica, más generalizada, en 1809, y otras menos fáciles de identificar, en 1814, 1816, 1822 y 1826, seguidas de al menos una por año; muchos blancos murieron antes de que pudieran sofocarlas.

También en 1818 Gran Bretaña firmó un tratado con Holanda, similar al que tenía con España y Portugal, según el cual la marina británica garantizaría la abolición mediante el derecho de visita y de registro de los buques neerlandeses; además del de Sierra Leona, se establecía un tribunal en Surinam, como los había en La Habana y en Río; un escuadrón de la marina holandesa colaboraría con la británica. Este acuerdo lo consiguió con relativa facilidad el embajador británico en La Haya, Richard le Poer Trench, lord Clancarty, que convenció a Castlereagh de que le autorizara a hacer regalos a quienes lo ayudaran. No obstante, pese al virtual abandono por Holanda de la trata, sólo el nuevo y anglófilo rey Guillermo pudo persuadir a los ministros neerlandeses de que actuaran en consonancia con los deseos de los británicos, puesto que algunos, como el estadista Van der Oudermeulen, hijo de un famoso gobernador de Surinam, deseaban dar nueva vida a la trata en esa colonia. Si bien ningún buque negrero había zarpado de Holanda a África desde 1808, algunos mercaderes de ese país siguieron participando en la trata ilegal hacia Surinam, como se desprende del poema de Heine *Das Sklavenschiff* («El barco de esclavos»), cosa que también hicieron algunos buques franceses, como en 1823 el *Légère*, cuyo capitán Dubois evitó ser procesado so pretexto, extraño pero romántico, de que su padre había sido asesinado en la Vendée. Entretanto, los holandeses buscaban un «comercio legítimo» en la Costa de Oro y un procónsul, el gobernador Daendels, se ocupó de ensanchar el principal camino de Elmina a Kumasi.[28]

Ni siquiera el tratado angloneerlandés se cumplió. Así, el juez holandés en Sierra Leona, Van Sirtema, intervino a favor de los tratantes, como se vio cuando en 1819 el *Thistle*, al mando del teniente Hagan de la armada británica, capturó el *Eliza* cerca de la costa; no cabe duda de que transportaba esclavos, pero todos habían sido desembarcados, menos uno, que proporcionó al teniente Hagan la excusa para la detención, y la absurda sentencia de Van Sirtema se basó en el tecnicismo jurídico de que el tratado se refería a «esclavos» y no a «un esclavo».[29] Otro tanto ocurrió con el capitán del *Myrmidon*, que había capturado al luso *San Salvador* con un esclavo a bordo: el juez sentenció que el esclavo, al que habían mandado de vuelta al continente cuando avistaron al *Myrmidon*, todavía pertenecía al vendedor, el formidable Joaquín Gómez, de La Habana.

En 1823 los holandeses aceptaron que un buque podía ser condenado si estaba obviamente equipado para la trata —según la defini-

ción de Canning descrita al principio de este capítulo—, aun cuando todavía no hubiese adquirido ningún esclavo, gracias a lo cual en 1825-1826 varios barcos neerlandeses fueron decomisados. Después de las guerras napoleónicas, los plantadores de caña precisaban esclavos, o eso creían, pues aunque producían menos azúcar que Cuba y Brasil, estaban muy interesados en este producto. A menudo los buques holandeses se ocultaban bajo el pabellón francés y de hecho sus tripulaciones no solían ser neerlandesas. Hubo algunos incidentes, como el del *Fortunée* que en 1827 fue capturado por un navío británico y llevado ante el tribunal angloneerlandés en Sierra Leona, puesto que la documentación del barco había sido arrojada por la borda y la tripulación había tenido que aprender extraños nombres de pila que podían tomarse por holandeses. En total, veintitrés barcos fueron llevados ante los tribunales angloneerlandeses, todos en Freetown, menos uno; este último, el *Nueve von Snauw*, fue procesado en Paramaribo, en Surinam, y declarado captura legal; los cincuenta y cuatro esclavos a bordo fueron liberados y el único tripulante inglés fue juzgado en Barbados.

Parece que después de 1830 los plantadores holandeses no pudieron permitirse el precio de los esclavos, pese a lo cual la interferencia de los jueces británicos no dejó de indignar a los hacendados de Paramaribo, y el último juez británico en la zona, Edward Schenley, huyó temeroso por su vida, después de acusar de crueldad a unos propietarios de esclavos. Según unos informes publicados en Inglaterra, fue juzgado in absentia y declarado culpable de calumnia.

Los abolicionistas británicos, que a los ojos del extranjero incluían ya ministros además de polemistas, tenían que vérselas también con la compleja posición de Estados Unidos. Gran Bretaña deseaba influir en la política de Washington, pero le resultaba difícil. Estados Unidos no tuvo representación en las conferencias organizadas por Castlereagh tras las guerras napoleónicas, por las razones tradicionales, a saber, que estaba resuelto a evitar «alianzas comprometedoras» y no le interesaba buscar «monstruos» a los que destruir. Cuando Castlereagh le planteó en 1818 el tema de la trata, el culto Richard Rush, de Pennsylvania, hijo del abolicionista doctor Benjamin Rush, antaño secretario de Estado (ministro de Exteriores) y a la sazón embajador en Londres, insistió, siguiendo las instrucciones del ministro de Asuntos Exteriores, John Quincy Adams, en que «nada que no fuera hallar esclavos a bordo autorizaría [a la armada británica] a capturar o detener». La «situación y las instituciones peculiares de Estados Unidos» impedían la clase de acuerdo que Gran Bretaña deseaba. «Reconocer a oficiales de un buque de guerra extranjero el derecho de subir a los barcos de Estados Unidos y registrarlos en tiempos de paz, fueran cuales fuesen las circunstancias, provocaría la repulsa universal de la opinión pública de este país», añadió.[30] Si los británicos hubiesen entendido lo que todavía sentían

los norteamericanos por la afirmación inglesa de que en tiempos de guerra podían obligar a los buques mercantes capturados a aceptar a bordo marineros de su armada, los estadistas norteamericanos podrían haberse mostrado más dispuestos a aceptar el derecho de registro que pedían. Después de todo, lo que proponía Gran Bretaña era el derecho mutuo, y esto en una costa concreta y con navíos concretos.

De hecho, no todos en Estados Unidos consideraban insensata la petición británica. En 1817, por ejemplo, una comisión de la Cámara de Representantes exhortó al gobierno a iniciar negociaciones que permitieran el derecho de registro, y en 1819 un abogado, joven entonces, el juez Story, denunció ante un gran jurado en Boston la continuación clandestina de la trata; recordó el pasaje de la Declaración de Independencia que declaraba que todos los hombres eran libres e iguales y sus derechos, inalienables; ¿cómo, entonces, excluir a los esclavos de esta cláusula? Concluyó valerosamente que «si toleramos este comercio, nuestra caridad no es sino un nombre, y nuestra religión no es más que una débil y escurridiza sombra».[31]

En aquella época la trata era tolerada todavía en Luisiana y el este de Florida. Los esclavos se concentraban en Galveston, en Texas, que a la sazón era todavía territorio mexicano, y los compraban emprendedores mercaderes en Nueva Orleans. Muchos de estos cautivos habían sido capturados por piratas en buques armados que apresaban legítimos barcos negreros españoles en alta mar. En marzo de 1818 Mcintosh, el recaudador de aduanas de Brunswick, en Georgia, dijo al secretario del Tesoro que «negros africanos y de las Indias occidentales se introducen ilícitamente casi a diario en Georgia»; el de Nueva Orleans, Chew, aseguró al gobierno que «para poner fin a ese comercio es indispensable una fuerza naval adecuada para estas aguas, [de lo contrario] serán introducidas cantidades alarmantes de esclavos...».[32]

Florida era todavía española —aunque Estados Unidos había absorbido descaradamente Florida del Oeste en 1803— y allí muchos asentamientos se habían convertido en bases para la trata con Norteamérica, sobre todo la isla Amelia, justo enfrente de Jacksonville, una especie de Curaçao del siglo XIX. Tal era el volumen de la trata que «una vez se vieron trescientos barcos de velas cuadradas esperando a que los cargaran en las aguas españolas». La bahía Barataria, al sur de Nueva Orleans, conocida en los años anteriores a 1820 por la gran variedad de mercancías de contrabando, formaba, por ley, parte de Estados Unidos, pero en la práctica era un feudo privado e ilegal de Jean y Pierre Lafitte, dos aventureros nacidos en Bayona. Su técnica consistía en mandar piratas a que capturaran negreros españoles y llevar su cargamento al continente, a través de los brazos pantanosos de los ríos (*bayous*), los lagos y las calas al oeste del Mississippi. Jean Lafitte, que hacia 1810 fundó una herrería en Nueva Orleans, es un personaje conocido en la trata, un criminal de buenos modales, tan notable por su generosa hospitalidad como por su

crueldad; debía gran parte de su éxito a la hábil manipulación que hizo de una oferta británica de perdonarle sus anteriores crímenes a cambio de su ayuda contra Estados Unidos en el cerco de Nueva Orleans en 1814.

El gobierno encomendó la destrucción del asentamiento de la bahía Barataria al comodoro Daniel T. Patterson y al coronel George T. Ross. Sin embargo, los tratantes, si eran resueltos, encontraban siempre nuevas oportunidades. Por ejemplo, el comodoro Louis Aury, otro pirata, que era legalmente oficial de la marina de Nueva Granada —pero la ley no era una de sus prioridades—, se estableció primero en la isla de Galveston, frente a lo que es ahora Houston, luego en Matagorda, también en Texas pero más al sudoeste y, finalmente, en la isla Amelia, con el fin de practicar el contrabando de esclavos. En 1817 el gobernador de Georgia, David Mitchell, un escocés nacido en Muthill, Pertshire, dimitió del cargo para ser agente de los indios creek y, al parecer, participar en el contrabando entre Georgia y Luisiana, donde recibía esclavos; por cierto que en 1821 le descubrieron y enjuiciaron, aunque lo declararon inocente.

La técnica utilizada consistía, en palabras de Richard Drake, que participaba en la trata, en que la *coffle* «a cargo de capataces negros... remontara el río Escambria y cruzara la frontera [de Florida] con Georgia, donde mezclábamos algunos de nuestros negros salvajes con varios escuadrones de negros nativos y los llevábamos por tierra hasta venderlos, solos o por parejas, en el camino... Los dominios españoles prosperaban con este intercambio de negros... Florida era una especie de vivero de criadores de esclavos y muchos ciudadanos norteamericanos se enriquecieron con el comercio en negros de Guinea, a los que introducían continuamente de contrabando, en pequeños grupos, en el sur de Estados Unidos... Era un negocio activo».[33]

Entretanto, los Lafitte se instalaron en un asentamiento de la isla de Galveston al que llamaron Campeche y desde allí llevaron a cabo sus lucrativas actividades; en ocasiones capturaban buques negreros y en ocasiones comerciaban con piratas, como René Béluche o George Champlin, que hubiesen capturado buques en alta mar. Vendían algunos de los esclavos capturados en Estados Unidos y el resto en Cuba.

Cuando en 1818 el general Andrew Jackson conquistó Pensacola, en Florida, uno de sus oficiales, el capitán Brooke, capturó en el muelle al buque negrero *Constitution*; llevaba ochenta y cuatro africanos a bordo y su destino era un puerto estadounidense; el teniente McKeever capturó el *Louisa* y el *Marino*, que transportaban apenas veintitrés cautivos entre los dos. Todos iban obviamente destinados al mercado norteamericano.

Los esclavos se obtenían también de otras fuentes. En una obra que posee ciertos méritos, si bien debe mucho a las ínfulas sensacionalistas del autor, Richard Drake afirmaba que en aquellos años se había establecido en una de las islas Bahía, frente a Honduras, donde siempre tenía a mano mil seiscientos cautivos para venderlos a tratantes de La Habana, así como de Nueva York, Nueva Orleans,

Florida y hasta Boston. A algunos de los esclavos, declaraba, «los llevaban a los grandes pantanos norteamericanos y allí se guardaban hasta que el mercado los necesitara. A cientos de ellos los vendieron como "fugitivos capturados" en los bosques de Florida. Teníamos agentes en todos los estados esclavistas [de Estados Unidos] y nuestros barcos costeros se construían en Maine, de donde salían con leña... Aunque ahorcaran a todos los mercaderes yanquis activos [en la trata] cientos más tomarían su lugar», añadía para tranquilidad de sus lectores.

Los cálculos del número de esclavos importados en Estados Unidos en aquellos años varían mucho. El general James Tallmadge, diputado por Nueva York y después presidente de la Universidad de Nueva York, dijo a la Cámara de Representantes en 1819 que era «un hecho bien conocido que unos catorce mil esclavos han sido traídos a nuestro país este último año»; los diputados Henry Middleton por Carolina del Sur y Wright por Virginia, ambos propietarios de grandes plantaciones en las que hacían uso de mano de obra esclava, sugieren las mismas cifras, aunque es probable que sean exageradas. Resulta asombroso que los historiadores norteamericanos hayan evitado el tema de la trata ilegal, si bien, según Curtin, el más serio estudioso de las estadísticas de la trata, entre 1807 y 1860 se introdujeron en Estados Unidos unos cincuenta mil esclavos; de ser así, la gran mayoría debió llegar, por los caminos y métodos que hemos expuesto, entre 1807 y 1830.[34]

En gran parte como resultado del escándalo de la isla Amelia, el gobierno del presidente James Monroe presentó en 1818 un nuevo proyecto de ley contra la trata, en el que se ofrecía una recompensa a los contrabandistas de esclavos que delataran a sus socios; se embargarían los barcos y la mitad del producto de su venta iría al gobierno y la otra mitad a los delatores; los acusados debían probar que no habían introducido ilegalmente a los esclavos con que viajaban. Este proyecto no atrajo mucha atención, ni siquiera cuando el Congreso lo aprobó, aun cuando en el debate se alegó que James Bowie de Nueva Orleans ganó sesenta y cinco mil dólares en dos años, primero al introducir de contrabando los esclavos que le vendía Jean Lafitte y luego con la recompensa que obtuvo al delatarlo.

En 1819 el diputado por Virginia, Hugh Nelson —hijo del gobernador de ese estado, y propietario de una gran hacienda en Belvoir, en el condado de Albemarle, en la que hacía uso de esclavos—, insistió en incluir la pena de muerte en la Ley Antiesclavista, pero el Senado la quitó, aunque en mayo de 1820 se presentó otro proyecto de ley que, además de establecer este castigo, daba al presidente de la nación el poder de hacer que «cualquier buque armado de Estados Unidos se use para vigilar las costas de Estados Unidos y sus territorios, o las costas de África y otros lugares» con el fin de capturar negreros norteamericanos; para hacer cumplir la ley se le asignaban cien mil dólares.

El presidente Monroe mandó una flotilla a las costas africanas. El

capitán Edward Trenchard zarpó en el *Cyane* en enero de 1820, seguido del capitán George C. Reed en la corbeta *Hornet*, en junio de aquel mismo año; el capitán Robert Field Stockton, hijo de «Richard el duque», senador por Nueva Jersey, partió en abril de 1821 en la goleta *Alligator*; en julio de ese mismo año lo hizo el capitán H. S. Wadsworth en la corbeta *John Adams*, con veinticuatro cañones, y el capitán Matthew Perry lo siguió en agosto, en la goleta *Shark*. Era la primera vez que Estados Unidos actuaba contra la trata tan lejos de casa. La experiencia, por más que supuso una lección interesante, no sirvió de gran cosa para efectuar un cambio. No obstante, ésta fue su primera acción como potencia internacional, aparte de su modesta participación en la lucha contra los piratas de Barbaria.

De estos capitanes, Perry, hermano del héroe de la batalla del lago Erie y futuro instigador del comercio con Japón, informó que «ni siquiera oí hablar de un navío negrero norteamericano». Sin embargo, como era de Newport, en Rhode Island (donde se encuentra su estatua en un lugar destacado), y su hermano se había casado con la hija de James de Wolf, quizá no debería sorprender esta asombrosa declaración;[35] lo que sí hizo fue detener y registrar una goleta francesa, la *Y*, capitaneada por Guillaume Segond y propiedad del gobernador de Guadalupe; por su cargamento de mil galones de ron, más de tres mil kilos de tabaco y un baúl lleno de sombrillas, Perry estaba seguro de que era un buque negrero, pero, aunque tenía razón, pues después Segond recogió cuatrocientos esclavos y los entregó, sanos y salvos, en Guadalupe, no pudo probarlo. También encontró un barco innegablemente negrero, el *Caroline*, igualmente de Guadalupe con ciento treinta y tres cautivos del río Gallinas, al sur de Senegal. Por entonces Francia no había firmado ningún tratado de supresión de la trata y Perry tuvo que dejar que el buque siguiera su camino. Los tripulantes del buque de Perry se escandalizaron al ver cuán demacrados estaban los negros y ofrecieron a su capitán reembolsarle conjuntamente la multa que pudieran imponerle por una captura ilegal; Perry no aceptó, pero hizo firmar al capitán negrero, Victor Ruinet, un documento por el cual se comprometía a no volver a transportar esclavos; esto no impidió que un par de años después Ruinet capitaneara el *Jeune Caroline* y el *Prince d'Orange*. En el *Cyane*, el capitán Trenchard, algunos de cuyos antepasados fueron cuáqueros, tuvo más éxito: capturó cinco negreros norteamericanos; el capitán Reed, en el *Hornet*, capturó uno, y el capitán Stockton, en el *Alligator*, capturó cuatro (además luchó en dos duelos, uno de ellos con un oficial británico, y luego fue senador, como su padre). Todos los buques capturados iban a La Habana y los embargaron, aunque los capitanes y los tripulantes fueron liberados.

Entre mayo de 1818 y noviembre de 1821, los capitanes norteamericanos capturaron quinientos setenta y tres africanos en once buques. Con un entusiasmo poco habitual en él, sir George Collier, que era todavía comandante de la flota británica que cumplía la misma función, informó que sus colegas norteamericanos «han actuado en

todas las ocasiones con el mayor celo... y me es muy satisfactorio observar que hubo una unanimidad de lo más perfecta entre la flota de Su Majestad y la de los buques de guerra norteamericanos que tenían la misma misión...».[36]

En 1821 esta declaración tenía fundamento, pero antes de 1839, las dos potencias de habla inglesa colaboraron muy poco, y, como veremos, ni siquiera después lo hicieron con mucho ahínco. Al informar de que había efectuado diez capturas, otro capitán estadounidense, más observador o más honrado que Perry, declaró que «aunque obviamente pertenecen a norteamericanos, están tan completamente cubiertos por documentos españoles que resulta imposible condenarlos... El comercio en esclavos es muy extenso. Probablemente haya no menos de trescientos navíos [de diferentes naciones] que participan en la trata, cada uno con dos o tres tipos de documentación». El secretario de Estado Adams aceptó que los buques norteamericanos colaboraran con los británicos en las costas de África, pero las consecuencias prácticas de esta concesión fueron muy modestas.

Con todo, Estados Unidos fundó su propia Sierra Leona. Tras la creación en 1816 de una «sociedad colonizadora» auspiciada por Henry Clay, a la sazón portavoz de la Cámara de Representantes, ochenta y seis esclavos negros zarparon en febrero de 1820 en el bergantín *Elizabeth*, escoltado por una corbeta de la armada estadounidense, la *Cyane*, capitaneada por el capitán Trenchard, rumbo a la isla Sherbro, sesenta millas al sur de Sierra Leona, donde Kizel, un negro de Nueva Bedford había establecido, con dinero propio, una colonia de ocho familias. Sin embargo, de los nuevos inmigrantes, veinticinco murieron de fiebre, como también murió el agente del gobierno norteamericano, el reverendo Samuel Bacon. Los demás fueron a Sierra Leona, para ser llevados más tarde a Cabo Mesurado, que sería la base de Monrovia, así llamada en honor del presidente James Monroe. Después de luchar con tratantes que embarcaban cautivos en Tradetown a unos kilómetros de allí, estos supervivientes fundaron una colonia y la llamaron Liberia. También se fundaron otros diminutos Estados, aunque todos eran, como Sierra Leona, demasiado pequeños para suponer una solución al problema de la esclavitud en el Nuevo Mundo.

En 1820 y 1821 otra comisión de la Cámara de Representantes recomendó otorgar a Gran Bretaña el derecho de registro, pero el secretario de Estado John Quincy Adams se opuso; dijo a Stratford Canning, el embajador británico en Washington, un agresivo y presumido primo de George Canning, que «un convenio que dé el poder a las autoridades navales de una nación a registrar los buques mercantes de otra en busca de delincuentes y delitos cometidos contra las leyes de esa otra nación... apoyada por otra potencia para capturar y llevar al navío a otro puerto, y allí someterlo a un tribunal la mitad del cual está compuesto de extranjeros, que no responde al tribunal supremo de ésta, nuestra nación... sería otorgar un poder... tan adverso a los principios elementales y la seguridad indispensable de

los derechos individuales que... ni siquiera si se aprueban por completo los fines... se puede justificar la transgresión».[37]

Es cierto que a principios de 1823 Estados Unidos y Gran Bretaña estuvieron de acuerdo en dar al comercio con esclavos el trato de piratería y durante unos meses el Congreso parecía prever la posibilidad de alcanzar un verdadero acuerdo con Gran Bretaña. El 28 de febrero de ese año, la Cámara de Representantes pidió al presidente que iniciara negociaciones con «las potencias marítimas europeas» a fin de denunciar la trata como piratería y que concediera un limitado derecho de registro. Pero este matiz se perdió en el Senado, donde James de Wolf, de Rhode Island, el antiguo príncipe de los negreros norteamericanos, encabezó el movimiento de oposición. No obstante el secretario de Estado creía que sería políticamente posible denunciar la trata bajo el derecho de las naciones, y envió a Londres un borrador de tratado que otorgaba el derecho a la armada de cualquier país de capturar los buques sospechosos, pero siempre a condición que se les juzgara con las leyes del país del buque. Se presentaba, pues, una verdadera oportunidad.

Canning, el ministro de Asuntos Exteriores inglés, aceptó el proyecto, aunque tanto él como su primo en Washington creían que sería mejor un derecho general de registro; añadió al documento de Adams una frase según la cual los ciudadanos de cualquier buque capturado con el pabellón de otra potencia serían enviados a su propia capital para que se les juzgara y que lo mismo se haría con los ciudadanos del país cuyo pabellón se utilizaba. El 30 de abril de 1824 el presidente Monroe presentó el borrador enmendado al Senado, donde fue objeto de vigorosos ataques. El senador por Luisiana, Henry Johnson, fue el que más enmiendas destructivas propuso, como la exclusión de las aguas territoriales de Estados Unidos, así como la supresión de la aplicación del derecho de registro de ciudadanos que alquilaran el buque de otra nación. Para Gran Bretaña estas omisiones eran inaceptables. Stratford Canning escribió a su primo que creía estar «embarcado en una misión imposible» al tratar de conseguir el derecho de registro que, según él, era lo único que podría poner un pronto fin a la trata. En consecuencia, estas conversaciones entre los ministros de Asuntos Exteriores de ambos países (los más hábiles que hayan tenido ambos) resultaron infructuosas y los británicos se vieron obligados a actuar en solitario durante más de quince años. En los meses siguientes, un resuelto diputado norteamericano, Charles Fenton Mercer, diputado por Virginia, trató repetidamente de convencer a su gobierno de que reiniciara las negociaciones con Gran Bretaña, pero fracasó y ésta fue una de las razones por las que, a sus sesenta años, dimitió de su escaño y se convirtió en cajero de banco en Tallahassee, en Florida.

Su fracaso se debió a dos cosas. Primero, al rencor que causaba el que los cruceros británicos intervinieran constantemente en los buques norteamericanos, aun cuando fueran negreros, puesto que,

como había dicho John Quincy Adams, los legisladores estadounidenses no podían tolerar que los extranjeros pusieran al descubierto el hecho de que este país no hacía respetar sus propias leyes. Segundo, que, pese a lo relativamente reducido de la importación de esclavos en el siglo XIX, la esclavitud parecía más «profundamente enraizada» que nunca, al menos en el sur. En aquellos años el sur prosperaba y producía más riqueza que el norte. Los plantadores de algodón estaban convencidos de que la esclavitud constituía un sistema eficaz y se dedicaron activamente a proteger esta institución; once estados, por ejemplo, introdujeron la pena de muerte para los esclavos que participaran en insurrecciones, y en trece estados exhortar a los esclavos a rebelarse merecía el mismo castigo. Además, se idearon nuevas trabas a la manumisión.

Como última oferta, el presidente Monroe pidió a todos los gobiernos de Europa que negociaran con él a fin de poner término a la trata, pero este paso bienintencionado resultó inútil, pues los gobiernos europeos desconfiaban de las conferencias y sobre todo de una que estuviese presidida por Estados Unidos.

No hemos de suponer que, por mucho que en aquellos años se opusieran a Gran Bretaña, Francia y Estados Unidos se entendían. Así, en 1821, las relaciones entre ambos países alcanzaron un nivel sumamente bajo, debido a que en la costa de África el teniente Stockton de la armada estadounidense había capturado cuatro buques que navegaban con bandera francesa, pero, como estaba seguro de que eran negreros norteamericanos, los mandó a Boston con parte de su tripulación a bordo. El gobierno francés se indignó, sobre todo porque la armada británica ya había detenido en una ocasión anterior al *Jeune Eugénie*, que ciertamente era francés y había navegado directamente de Guadalupe a África a comprar esclavos, con el nombre de *Jeune Catherine*. Enfurecido, el embajador francés Jean-Baptiste Hyde de Neuville fue a ver al secretario de Estado, quien describió así el encuentro: «Se levantó del asiento y, con tono perentorio y vociferante, dijo: "Y bien, señor, puesto que le parece correcto informar al presidente de lo que he venido a decir, deseo que le diga de mi parte que, en mi opinión personal, si no se le da satisfacción... *la France doit leur déclarer la guerre* [Francia debe declararles la guerra]."» Según Adams, pronunció estas últimas palabras «casi con frenesí, y arrastró la palabra *guerre* con largo y virulento énfasis y, sin esperar respuesta, salió precipitadamente de la estancia, olvidando su sobretodo...». Hyde, nieto de un tal James Hyde que había huido de Escocia después de la batalla de Culloden, era un monárquico convencido y posteriormente sería ministro de la Marina; se convirtió en fiero abolicionista, al menos de palabra, tanto que en 1823 describió la trata como «bárbara hasta un punto desconocido en la historia de la barbarie».[38]

Las consecuencias fueron todo menos gloriosas. El presidente Monroe aseguró a Francia que Stockton se había equivocado y que él, Monroe, había dado órdenes de que ningún barco de la armada

norteamericana capturara nunca buques negreros con bandera extranjera. Parece que nadie se quejó. Diríase que la causa de la abolición estadounidense guardaba silencio.

Esto no significaba que Francia no se hubiese adaptado a la opinión que prevalecía en el ámbito internacional. En 1817 el gobierno del duque de Richelieu anunció tajantemente que todo barco, francés o extranjero, que intentase introducir esclavos «en cualquiera de nuestras colonias», sería confiscado y al capitán se le prohibiría el mando de cualquier otro buque. Una atenta lectura del decreto daba la impresión de que se dirigía tanto contra Gran Bretaña como contra los tratantes, ya que equivalía a una declaración de que Francia se responsabilizaría de su propia trata; tampoco se refería a lo que ocurría en Francia misma, ni condenaba a los capitanes franceses que transportaran cautivos a Cuba o Brasil y el castigo a los que los llevaran a las colonias galas resultaba poco severo. Los mercaderes de Nantes y Burdeos, para no hablar de los de Honfleur y Le Havre, se percataron de inmediato de las oportunidades que les ofrecía esta nueva decisión, por lo que no es de sorprender que estimulara la trata con Cuba y otros países; así, en 1818 se efectuaron al menos veintiocho expediciones negreras, la mayoría desde Nantes.[39]

Otra medida francesa tuvo tan poco efecto como la anterior. Por ejemplo, el gobierno permitía la introducción de esclavos en el territorio del río Senegal, territorio que Gran Bretaña no devolvió a Francia hasta 1817, junto con Guayana; allí los emancipaban, y ponían a trabajar catorce años, como *engagés à temps* o *indentured*, o sea, para ganarse su libertad. Algunos de estos hombres y mujeres acabaron trabajando para el Estado francés en Cayena y Madagascar; muchos habían sido esclavos en África antes de trabajar para el imperio francés, en el cual las condiciones no se diferenciaban mucho de la esclavitud; no obstante, la concesión suponía un gran avance, tanto por haber sido incluida en la ley como por lo que prometía. Por cierto que también le fueron devueltos a Francia varios *comptoirs* (factorías) de África, como Arguin, Gorée, Rufisque, Joal, Portudal, Albreda en el río Gambia, la isla de Gambia en el estuario del Sierra Leona, así como una o dos en las islas Bissagos y Los y unas cuantas en el río Casamança.

Por fin, en marzo de 1818 la trata fue declarada ilegal en Francia. El inteligente barón Seguier, cónsul en Londres, probablemente influyó sobre el gobierno al alegar que, para ganarle la partida a Gran Bretaña, los galos debían oponerse con mayor fuerza a la trata. En todo caso, el ministro de Marina, conde Molé, presentó ante la Asamblea Nacional una ley de dos artículos, junto con una cita de Montesquieu: «¿Por qué no podrán los príncipes de Europa, que firman tantos tratados inútiles, firmar uno a favor de la caridad y la compasión?» Cabe señalar que ésta fue la primera vez que alguien citaba a este creativo pensador en la legislatura gala. Nadie disintió y Molé

ordenó a los directores de los puertos conocidos como negreros que hicieran respetar la prohibición de la trata.

Sin embargo, este cambio, por muy bienintencionado que fuera, no hizo sino convertir un comercio antes tolerado en clandestino. En los escasos tres años transcurridos desde 1815, una nueva generación de tratantes se había acostumbrado al negocio y contaba con simpatizantes en los ministerios y entre las autoridades portuarias. En Nantes la comunidad comercial y financiera local apoyó la ya ilegal trata, pues los intereses esclavistas controlaban empresas como el Banco de Nantes y la Sociedad Aseguradora de Nantes. Así, en 1818 zarparon de los puertos franceses unos treinta buques con rumbo a África, pero el año siguiente el número aumentó a casi sesenta.

Molé estableció una patrulla naval para impedir la partida de buques negreros desde África, aunque esta patrulla tardó varios años en funcionar de modo eficaz. Con todo, Molé mandó cuatro buques (el *Moucheron*, el *Iris*, el *Écureuil* y el *Argus*) a Saint-Louis, en Senegal, y a Gorée, con órdenes de «visitar» todo barco francés del que se sospechara que se dedicase a la trata, aunque no se esperaba que se acercaran a buques que no tuvieran algo que ver con Francia. Es de suponer que con esto Molé también pretendía reafirmar la presencia gala tras los siete años de ocupación británica de las colonias francesas.

La primera «visita» que efectuó la patrulla fue, sin embargo, a un barco inglés de tres velas en el río Gallinas, aunque no consiguieron que lo embargaran. Pero más tarde detuvieron y capturaron el *Deux Sœurs*, de Marsella. Según la ley, sólo podían acusar al capitán; la tripulación y el propietario no tenían nada que temer. La patrulla interrogó a numerosos capitanes, pero en muchos meses la situación no pasó de las denuncias formales. Para colmo, numerosos buques franceses seguían yendo a Cuba, como recordaría Pío Baroja en su admirable novela sobre los marineros vascos, *Los pilotos de altura*. Y eso no constituía un delito. En 1821 el comisario general de la armada en Burdeos, Auguste de Bergevin, escribió a su representante en Portugal, barón Portal, que «en un año no he tenido ocasión de llevar a ningún marinero a juicio». Pero en 1820 el *Dauphin*, del constructor de buques Audebert, llevó trescientos esclavos a Santiago de Cuba, y el *Mentor*, del mercader español Sangroniz, probablemente pretendía hacer lo mismo. ¿Hemos de suponer que esta actitud complaciente de Bergevin se debía a que su hija acababa de casarse con el viudo de una mujer perteneciente a una familia antaño negrera? ¿O existía un acuerdo tácito entre el ministro barón Portal, bordelés también constructor de buques y anglófobo, y Bergevin? La segunda posibilidad se le antojaba más probable a Benjamin Constant, a la sazón el más elocuente y más resuelto de los diputados enemigos de la trata.

Pese a los discursos de Constant, la trata ilícita desde y hacia Martinica y Guadalupe continuó y en 1820, sir George Collier informó desde su fragata en África de que en la primera mitad de ese año había visto de veinticinco a treinta buques con pabellón francés. Ade-

más, ese año se había iniciado con el desagradable incidente protagonizado por el crucero británico *Tartar*, que persiguió un negrero de Martinica, *La Jeune Estelle*, cuyo capitán, Olympe Sanguine, había obtenido catorce cautivos en la Costa de los Esclavos y estaba resuelto a eludir la persecución y la condena; para ello arrojó por la borda varios barriles en cada uno de los cuales había encerradas dos esclavas, de entre doce y catorce años. Esto indignó a la armada británica, pero los franceses culparon «al enemigo», según palabras del ministro de Marina, barón Portal. Cuando Benjamin Constant mencionó el incidente en la Asamblea Nacional, sus colegas lo acallaron a gritos y lo acusaron de calumniar a la nación. El barón Portal no era precisamente un entusiasta de las patrullas navales, ni siquiera cuando eran de su país, de modo que en 1822 no llevó a juicio al capitán Pelleport, también constructor de buques, así como capitán del *Caroline*, de Bayona, porque éste era hermano de Pierre Pelleport, comandante en jefe en España.[40]

En algunos salones de la Restauración el antiesclavismo estaba de moda. Con el regreso en 1816 de madame de Staël, ferviente admiradora de Wilberforce, empezó el culto al *bon nègre* (buen negro) en el mundillo intelectual, empezando, es cierto, por su familia y sus amigos. Jean-Michel Deveaux ha señalado que Constant, que había sido su amante, su hijo Auguste de Staël y el duque de Broglie, un yerno suyo, encabezaron el movimiento abolicionista. En 1819, el marqués de La Fayette, único superviviente de la prerrevolucionaria Société des Amis des Noirs, atacó la trata en la Cámara de los Pares. Se publicaron folletos de considerable fuerza, aun cuando la mayoría se basaban en material obtenido en Inglaterra, y hasta en informes de oficiales navales británicos en el caso de las *Observations sur la traite* (*Observaciones sobre la trata*) del abate Guidicelly, publicadas en 1820, aunque el propio abate había viajado a Senegal. En su *Pétition contre la traite* (*Petición contra la trata*), publicada el mismo año, Joseph-Elzéar Morenas, de Provenza, que había sido agricultor-botánico en Senegal, informaba que el piloto jefe de Saint-Louis había abusado de su cargo para comprar y vender esclavos. Dos años más tarde, el abate Grégoire, veterano abolicionista que había firmado la sentencia de muerte de Luis XVI, publicó su obra *Des peines infamantes à infliger aux négriers* (*Sobre las penas infamantes que han de infligirse a los negreros*), en la que «llamo negrero no sólo al capitán del buque que roba, compra, encadena y vende esclavos... sino también a todo individuo que, gracias a la colaboración directa o indirecta, es cómplice de estos crímenes». Estos idealistas se aliaron y formaron una nueva asociación, la Société de la Morale Chrétienne (Sociedad de la Moral Cristiana), que se dedicó a conseguir el mismo apoyo generalizado que la comisión contra la trata de los años noventa del XVIII había obtenido en Inglaterra. Aunque empezó como una asociación puramente católica, recibió el apoyo de pastores protestantes, profesores politizados como Guizot, hombres de negocios como Lesseps y monárquicos filosóficos como Maine de Biran.

Auguste de Staël, el miembro más activo, actuaba como un Thomas Clarkson galo. La asociación financió miles de peticiones, organizó mítines, recabó información y distribuyó todo tipo de propaganda.

En Francia se produjo un cambio importante cuando el duque de Broglie asumió el cargo de primer ministro. Debía su fortuna al hecho de ser descendiente de Antoine Crozat, el monopolista de Luisiana bajo Luis XIV; sus principios se los debía a su mujer y era miembro de la nueva Sociedad de la Moral Cristiana. Su discurso de aceptación del cargo ante la Cámara de los Pares fue tan importante como lo había sido el de Pitt en la Inglaterra de 1788, y también el más largo que se hubiese pronunciado nunca en esa cámara.[41] Quería absolver a los británicos de la reputación que tenían de despreciables maquiavélicos; habló de los escándalos de la trata, y sobre todo del *Jeune Estelle*, que en opinión de los franceses suponía un escándalo tan terrible como lo había sido el *Zong* para la opinión inglesa; habló de las ganancias del treinta por ciento que solía dar la trata, mucho más elevadas que las de cualquier viaje convencional; quería que cualquier participación en ella fuese considerada un crimen y deseaba llevar a cabo la cristianización de África, sin duda un anticipo de la misión civilizadora gala en ese continente.

Los resultados no fueron tan apabullantes como esperaban los abolicionistas. Según Broglie, las leyes existentes bastaban, sólo había que respetarlas, y si bien es cierto que la flota en las costas de África recibió órdenes de actuar de modo más firme contra los tratantes, el territorio que cubría, entre Saint-Louis y Gorée, no superaba los trescientos veinte kilómetros. De modo que la actuación de Broglie fue más el inicio de una campaña nacional que su culminación.

Y la campaña prosiguió. En 1823 la Académie Française decidió que el tema de la poesía que ganara el premio fuese la abolición de la trata; el número de tratantes se redujo en un cuarenta y dos por ciento con respecto al año anterior. En 1824, en un discurso imprudente, Bergevin, que ya no era director del puerto de Burdeos sino diputado por Brest, trató de culpar de lo que sobrevivía de la trata a «que las firmas españolas establecidas en Francia... mandan buques daneses o suecos», una idea surrealista, aunque el mero hecho de que se pusiera tan a la defensiva sugería que el abolicionismo tomaba fuerza. Al año siguiente, la duquesa de Duras, hija de una martiniquesa y nieta de un plantador de azúcar (había vivido en Martinica y en Londres en la última década del siglo anterior, la época de los grandes debates sobre la trata), publicó su romántica novela *Ourika*, cuya protagonista, una esclava negra adoptada por la misteriosa madame de B, tiene una aventura con un aristócrata francés. Este relato, uno de tres de la misma autora acerca de amores imposibles (*Olivier* se refería al amor por un hombre impotente y *Édouard*, por una persona de rango inferior) tuvo mucho éxito y encantó tanto a Humboldt, como a Walter Scott, Talleyrand y Goethe.[42] En 1825, en Nantes, Auguste de Staël compró abiertamente equipo usado por buques negre-

ros, como cadenas y esposas, y lo expuso en París, asegurándose de que llamara la atención. Cabe señalar, con todo, que ese año Nantes envió cuarenta y ocho negreros a África, más que en 1790. Un año después, Victor Hugo publicó su *Bug-Jargal*, en el que relataba los recuerdos de su abuelo, Jean-François Trébuchet, un capitán de Nantes que fue buena parte de su vida capitán negrero; el protagonista de esta obra era también un negro, pero un revolucionario con imaginación.[43] La seria pero tediosa historia de la trata, de Morena, se publicó en 1828; basada en sus viajes a Haití y a Senegal, tuvo menos impacto del esperado debido a la dedicatoria al presidente Boyer de Haití, un error político, pues Boyer era jefe de un régimen fundado en una matanza de franceses. Pero de todas las obras, la mejor fue la brillante e irónica *Tamango* de Mérimée, acerca de una triunfante revuelta de esclavos en alta mar, publicada en 1829. Con este trasfondo, la armada gala aumentó a seis el número de patrulleros, que entre 1823 y fines de 1825, «visitaron» veinticinco buques sospechosos de dedicarse a la trata cerca de la isla de Bourbon (ahora Reunión) en el océano Índico, en las Antillas francesas y en la costa africana, donde llegaron hasta Viejo Calabar y Bonny. De estos buques, once fueron condenados.

No obstante, aún debían ocurrir muchas cosas antes de que terminara la trata desde Francia, por no hablar de la abolición de la esclavitud. Durante veinte años después de la publicación de *Tamango*, los diputados y periodistas continuarían sus diatribas, como las del duque de Saint-James en la Cámara de los Pares, contra la hipocresía de los ingleses que sólo deseaban dominar el mundo; varios escritores franceses, como el dramaturgo Édouard Mazères y el naturalista Jean-Louis Quatrefages, apuntalaron la oposición al cambio con diatribas increíblemente antiafricanas, cuya sola repetición en el siglo XX provocaría un escándalo.

Pese al apoyo de intelectuales, políticos y escritores de París, capturar a negreros no era todavía una tarea popular. La ley de 1818 no establecía castigos muy severos. En 1822 Chateaubriand, el ministro de Exteriores, explicó al duque de Wellington que una «sentencia horrenda» para castigar este crimen no se cumpliría. Los capitanes de la armada francesa, desmoralizados por las depuraciones que habían sufrido después de Waterloo, se mostraban renuentes a llevar a cabo lo que parecía todavía, a pesar del discurso de Broglie, una política inglesa. Unos treinta oficiales expulsados de la armada napoleónica después de la Restauración habían decidido dedicarse a la trata; algunos de ellos se enfrentaban, eludían o sobornaban a sus antiguos colegas que continuaban en la armada. Por ejemplo, André-Joseph Anglade capitaneaba el *Amélie*, un buque negrero galo destinado a Santiago de Cuba; lo capturó el capitán Delassale d'Harader con la fragata *Sapho*; seiscientos dólares cambiaron de manos y Delassale dejó que Anglade vendiera sus esclavos en Puerto Rico. A los oficiales monárquicos no les entusiasmaba perseguir, ya no digamos capturar, a estos hombres. En 1830, veinte barcos de Nantes participa-

ban todavía en la trata, sobre todo goletas de ciento treinta toneladas; capitanes de otras naciones, deseosos de evitar a los entrometidos británicos, navegaban a menudo con bandera francesa. Si un buque de la armada británica detenía a un barco sospechoso de ser negrero, lo más seguro era que encontraran a bordo una bandera francesa que debía usarse en caso de captura. Es probable que entre 1814 y 1833, una sexta parte de los viajes nanteses de larga distancia formaran parte de la trata, y casi todos los propietarios de buques de ese puerto invertían al menos una vez en ella. De los constructores de barcos de Nantes, los nombres más importantes eran nuevos: Vallé & fils, Pierre-Thomas Dennis y Willaume, que entre 1818 y 1831 mandaron trece, diecisiete y catorce expediciones negreras, respectivamente. De las viejas y notables familias de antes de 1794, sólo quedaban los Mosneron-Dupin, y éstos en pequeña escala.[44]

Una lista de las expediciones de la trata desde Francia después de su abolición formal en 1818, sugiere que hasta 1831 unas quinientas partieron desde puertos franceses o de las colonias galas: al parecer seis de Bayona; treinta y nueve, de Burdeos; doce, de Honfleur; cuatro, de La Rochelle; cuarenta y seis, de Le Havre; una, de Lorient; dieciocho, de Marsella; trescientas cinco de Nantes, y nueve, de Saint-Malo. Cada viaje de Nantes suponía una ganancia media de entre ciento ochenta mil y doscientos mil francos, muy por encima de los beneficios del siglo XVIII. De las expediciones que se originaron en las Antillas, cuarenta y tres lo hicieron desde Guadalupe e incluso ocho desde el Saint Thomas danés, aunque la mayoría de éstas eran francesas, como, por ejemplo, la del *Vénus*, en 1825, capitaneada por André Desbarbès, de Bayona. Trece se iniciaron en uno u otro puerto senegalés, y cincuenta y cinco en la isla de Bourbon.[45]

Estos viajes eran complicados. Ningún capitán, propietario o constructor de barcos reconocía que transportaba esclavos. Los capitanes insistían, al salir de Nantes o Honfleur, que iban a comerciar con mercancías legítimas en África o algún lugar más exótico, Sumatra, por ejemplo. No obstante, en Sumatra o al oeste de sus costas, en la isla de Nias, se practicaba la trata a pequeña escala, y algunos comerciantes franceses llevaban mil esclavos al año de allí a la isla de Bourbon, según testificó el capitán Rogers, de un buque holandés. Pero la complicidad de los funcionarios era frecuente, ya sea porque habían invertido dinero en el negocio (como el gobernador Schmaltz en Senegal, o el de la isla de Bourbon, general conde Boubet de Lozier), ya porque, como tantos, se oponían a cualquier cosa que apoyaran los británicos y, por tanto, podía sobornárseles; entre estos últimos, sin duda, el recaudador de aduanas de Port-Louis, en Guadalupe, que, un día de 1820, observó indolente la llegada a las dos de la tarde del *Fox*, un buque de Le Havre que llevaba trescientos cautivos ibo de Bonny. En ocasiones la complicidad de los funcionarios iba más allá de la corrupción; así, en Saint-Louis varios poseían *captiveries*.

Muchos de estos buques iban todavía a Cuba, sobre todo después de que España aboliera formalmente la trata, o a Brasil, en lugar de

ir a las colonias francesas. Además, los galos cambiaron de fuentes africanas hacia zonas al norte del Ecuador, como Bonny.

El gobierno de París trataba de controlar estas actividades sin ceder a Gran Bretaña el derecho de intervenir. Richelieu, Broglie y Molé eran antiesclavistas, pero no tuvieron éxito. Luego, en 1822, un nuevo ministro de Marina, un ex oficial de caballería, el marqués de Clermont-Tonnerre, decidió sumarse a la cruzada contra la trata, sea por insistencia de los capaces funcionarios a sus órdenes o por iniciativa propia; dada la escasez de navíos en la armada, prometió colaborar con Inglaterra, de modo que en 1825 el Tribunal de Casación ordenó la persecución de los tratantes «por el interés sagrado de la humanidad». A partir de entonces, las tripulaciones de la armada gala recibían una recompensa de cien francos por cada esclavo liberado. En 1826 se envió un comisionado especial a Nantes con el fin de investigar a mercaderes y capitanes de quienes se sospechaba que participaban en la trata. En 1827 la Cámara de los Pares aprobó, por doscientos veinte votos a favor y sesenta y cuatro en contra, una nueva ley, según la cual, quienes practicaban este comercio «realmente infame» serían considerados criminales. En los debates, quienes apoyaban la trata pronunciaron discursos semejantes a los pronunciados treinta años antes en la Cámara de los Comunes británica, y muchos oradores no se aguantaron las ganas de añadir que la aparente filantropía de Inglaterra no era sino un truco para arruinar a Francia. Un comandante galo de la ampliada Flota en África Occidental, Auguste Massieu de Clairval, protestante de Normandía, no sólo ordenó a su personal que tratara a los africanos liberados en Cayena con compasión, sino que también ordenó a sus capitanes en África occidental presentarse en Freetown.

La Flota Gala en África Occidental capturó cada vez más buques negreros; otros fueron detenidos a su regreso a Francia, tras lo cual se investigaba a capitanes y marineros; los cónsules y otros funcionarios tenían el encargo de informar de acontecimientos que les parecieran sospechosos, y hasta los escépticos abolicionistas ingleses aceptaron que por fin las autoridades galas se tomaban en serio la persecución de negreros franceses, tanto buques como hombres.

Finalmente, después de 1830, el rey burgués, Luis Felipe, anglófilo y miembro de la Sociedad de Moral Cristiana, aceptó la recomendación de otro oficial ilustrado, el capitán Alexis Vilaret de Joyeuse, de considerar la trata un crimen. El nuevo ministro de Marina, Antoine, conde de Argout, ex bonapartista y amigo del duque de Broglie, redactó, pues, una tercera ley abolicionista y la presentó en la Cámara de los Pares. Sólo duró cuatro meses en el cargo, pero le bastaron para acabar con lo que un historiador ha llamado «diecisiete años de tautología, mala fe, buenas razones y contraverdades».[46] De allí en adelante, todo intento de practicar la trata se castigaría con tanta severidad como el acto mismo; los tratantes serían encarcelados de dos a cinco años si sus buques eran capturados en Francia, de diez a veinte años, si en alta mar, y condenados a diez años de traba-

jos forzados, si los detenían después de haber vendido los cautivos; los esclavos serían libres en la colonia francesa a la cual iban destinados. En la Cámara de los Pares sólo seis votaron en contra y en la Cámara de los Diputados, la votación fue de ciento noventa a favor y treinta y siete en contra.

París aceptó también firmar un tratado con Londres que otorgaba a ambas naciones el derecho de registro mutuo entre ciertas latitudes esenciales; se entregaron permisos de registro mutuo de los buques caso de que se sospechara que participaban en la trata. Cierto que ninguna cláusula se refería a los equipos, a diferencia del tratado angloneerlandés. Con todo, esta era de colaboración empezó bien: en 1832 los británicos dieron a los franceses quince permisos de registro y recibieron veintidós de los galos.

Claro que los buques interceptados por Francia habían de comparecer ante tribunales nacionales y no mixtos; y algunos franceses continuaron dedicándose a la trata, pero a una escala insignificante: quizá unos veinte buques zarparon de Francia entre 1832 y 1850. Aunque según Peter Leonard, un médico británico, la armada gala mostraba «poco celo», entre 1832 y 1838 su flota «visitó» treinta y dos buques extranjeros: cinco norteamericanos; uno, brasileño; uno, sardo; cuatro, españoles; diez, ingleses, y once, portugueses.

Sin embargo, las relaciones entre Gran Bretaña y Francia siguieron siendo imperfectas. Por ejemplo, si un capitán británico pedía a un buque que se detuviera y éste alzaba la bandera francesa, el inglés no podía controlarlo. «Como mucho... puede ejercer el derecho de hablar [con el buque francés] y exigir respuestas a las preguntas hechas mediante una bocina... pero sin obligarlo a cambiar de curso o impedírselo.» Lo que sí podía hacer era averiguar si tenía derecho a llevar pabellón francés. «Para esto se puede mandar una barca al buque sospechoso, después de haberle informado de las intenciones. La verificación consistirá en un examen de los documentos que establecen la nacionalidad del navío. Más allá, nada puede hacerse... Se prohibe todo registro o inspección.» Esto, por supuesto, provocaría numerosos malentendidos en los años siguientes.[47]

30. SÓLO LOS POBRES HABLAN MAL DE LA TRATA

Comentario durante una comida en La Habana, hacia 1830, según una carta de Domingo del Monte.

Cuando estábamos en el barracón, la gente del lugar decía que la causa de que no saliéramos... era que los españoles decían que los barcos de guerra pertenecientes a los ingleses nos impedían ir al país de los españoles.

JAMES CAMPBELL, esclavo manumitido, albañil en Sierra Leona, ante el Comité Hutt de la Cámara de los Comunes, en 1848

En la cuarta década del XIX cuatro importantes sociedades americanas dependían de los esclavos negros: las del imperio del café brasileño y de la colonia azucarera cubana, cuya dependencia del trabajo esclavo era absoluta y donde la esclavitud misma duró todavía tres generaciones, hasta poco antes del último decenio del siglo (Puerto Rico debe considerarse como parte de Cuba, en este sentido, aunque su riqueza era mucho menor); en tercer lugar, la región algodonera del sur de Estados Unidos, que participaba poco en la trata atlántica, aunque fuera esencial para ella su población esclava, y finalmente la de las Indias occidentales británicas y francesas, donde la trata había terminado en 1808 y 1831 respectivamente, y donde la esclavitud misma desapareció en 1838 en las islas Británicas y en 1848 en las Indias occidentales francesas, y donde la supremacía azucarera de antaño estaba en rápida decadencia.

De estas sociedades esclavistas, la brasileña, cuya larga historia de dependencia de África se remontaba a mediados del siglo XVI, debe ponerse en primer lugar. Durante dos años, después de 1831, cuando se abolió la trata oficialmente, fueron pocos los africanos importados, debido a las cuantiosas importaciones realizadas cuando los plantadores temieron que la esclavitud terminaría pronto y para siempre. Pero luego, a mediados de la cuarta década, aumentó la trata y se reorganizó ilegalmente, para servir las plantaciones de algodón, que estaban estancadas, y las de caña, especialmente las nuevas cerca de Río, Minas Gerais, São Paulo y, sobre todo, del valle del río Paraíba. El café era el gran nuevo producto brasileño; llevado a Pará en el norte ya en 1727, hacia 1830 era la cosecha esclavista dominante. Se necesitaba a los esclavos —o al menos se les usaba— para desbrozar y abrir nuevas plantaciones, cultivar los cafetales y cosechar el grano.

Algunas de estas plantaciones de café eran resultado de inversiones de nuevos inmigrantes europeos. En ellas les esperaba a los esclavos un trabajo más duro que el doméstico de los de Río o hasta en las viejas plantaciones de caña, donde, como en Soledada, en Minas

Gerais, a lo mejor se ordenaba a un esclavo que formara parte de la orquesta tocando el clarinete o el violín.

La transición de la trata legal a la ilegal resultó curiosa. Un brasileño del XIX escribía que «se acercaba la fecha del fin de la trata y entonces los plantadores y toda la población vieron que no se adoptaban medidas preventivas, y los tratantes, por consiguiente, quisieron aprovechar el tiempo que les quedaba y llenaron sus barcos una y otra vez con inmensos cargamentos de esclavos».[1] La idea de continuar con la trata de este modo medio subrepticio desagradaba a algunos anglófilos, entre ellos la familia real, pero la mayoría de los funcionarios del nuevo país y todos los mercaderes recordaban que Gran Bretaña había sido hasta hacía poco el rey de la trata, y sabían que muchos de los tratantes británicos que se acababan de instalar en Río simpatizaban con ellos. De hecho, siguió existiendo colaboración entre los tratantes y los hombres de negocios británicos, que a menudo, incluso ahora, proporcionaban lo que sabían que se emplearía como «mercancía de intercambio» para obtener esclavos en África. Había también en Río de Janeiro mercaderes ingleses que se naturalizaron brasileños. De modo que los terribles almacenes de esclavos de la ciudad aumentaron su clientela y lo mismo sucedió con el cementerio del cercano hospital de la Misericórdia.

En esos años, parece que la mayoría de los esclavos brasileños procedía del territorio ahora prohibido de Dahomey o de Lagos, al norte del Ecuador, a pesar de la presencia en él de la armada británica; según el cónsul inglés en Bahía, William Pennell, eran las tres cuartas partes, porque, decía su colega de Maranhão Robert Hesketh, los esclavos del norte (Dahomey, Benin, Bonny) «están acostumbrados a trabajar duro en su país». De todos modos, Río siguió siendo un buen cliente para los esclavos de Angola, especialmente de Benguela.

La nueva trata presentaba algunos interesantes procedimientos nuevos. Por ejemplo, estaba el truco de enviar dos buques a África, uno lento y viejo, con la mercancía y tal vez algo de dinero, que los tratantes intercambiaban por esclavos; el otro (o dos o tres otros), pequeño y rápido, bien equipado para transportar los esclavos reunidos de antemano en África a fin de evitar cualquier demora entre la llegada y la partida, como siempre ocurría en el pasado, hasta el punto de que la estancia en un puerto africano podía ser cosa de sólo unas horas.

Otra técnica consistía en descargar la mercancía y luego preparar el viaje de regreso con algunos esclavos sin valor exhibidos ostensiblemente. Esto, esperaban los tratantes, atraería a los navíos de la armada británica que patrullaban por aquellas aguas, suponiendo que podrían atrapar al malhechor con las manos en la masa. Pero el capitán regresaba rápidamente al lugar donde estaban reunidos los buenos esclavos.

También la recepción de esclavos en Brasil era diferente en el siglo XIX de lo que fuera en el siglo anterior. Río seguía siendo el puerto más importante, pero Bahía declinaba y su lugar lo ocupaban Pernambuco, Maranhão y Pará. Los buques salían de Río con ostensibles

cargamentos de ron o tabaco para el comercio legal con África o con otro puerto brasileño, pero regresaban con cargamentos ilegales de negros. Estos esclavos *boçal* se retenían en campamentos donde se intentaba enseñarles portugués de manera que se les pudiera vender junto con *ladinos* ya aclimatados y con *crioulos* criados en el lugar, pero, según un viajero, «una y otra vez he visto a rebaños de esclavos de ambos sexos que no hablan ni palabra de portugués... de veinte a cien individuos... llevar a pie al interior para su venta».[2]

Hacía tiempo ya que Río, como Bahía, era un puerto que recibía esclavos y que, además, los necesitaba. El tratante más destacado en la tercera década del XIX en el primero de estos hermosos puertos era Joaquim Antonio Rio Ferreira, que debió de llevar unos quince mil esclavos a través del Atlántico meridional, entre 1825 y 1830. Lo seguía de cerca Joaquim Ferreira dos Santos. Otros de la misma ciudad que llevaron cada uno no menos de cinco mil esclavos en aquellos años de febril actividad eran Miguel Ferreira Gomes, João Alves da Silva Porto (especialista en esclavos de Mozambique), Lourenço Antonio do Rego y Antonio José Meirelles. Eran todos mercaderes importantes con sus propias mercancías, además de esclavos, y no meramente representantes de tratantes angoleños, como solía ser, respecto a los esclavos, en el siglo XVIII.

En el cuarto decenio del XIX, cuando la trata fue declarada oficialmente ilegal, los barcos ya no iban directamente a los puertos de Río o Bahía para desembarcar sus cargamentos humanos en el centro de la ciudad. Lo hacían fuera de ella, y los esclavos debían soportar a menudo una dura caminata —tal vez de hasta ochenta kilómetros— hacia los mercados; para prepararlos para la venta ya no se les almacenaba en las viejas calles de la trata, como la rua do Valongo, sino en nuevos almacenes en la rua da Quitada, la fortaleza de São João o la Ponta do Cajú. Por muy desagradables que hubiesen sido los de Valongo, no se los podía comparar con la dureza de estos nuevos almacenes improvisados. Pese a que se había introducido la vacuna contra la viruela, las muertes eran frecuentes y parece que el hospital de la Santa Casa da Misericórdia enterraba de setecientos a ochocientos todos los meses, en los años de 1830 y tantos. Tenían, pues, cierta razón quienes dijeron que al declararse ilegal la trata brasileña se crearían condiciones peores que antes.

Otro cambio fue que los compradores de las plantaciones de café del siglo XIX preferían los esclavos jóvenes a los hombres y mujeres hechos. Las estadísticas que sobreviven sugieren que entre los dos tercios y los tres cuartos eran muchachos.

Como en el pasado, muchos cautivos se vendían en subasta. Un viajero norteamericano, Thomas Ewbank, recordaba una tienda en la esquina de Ourives y Ouvridor, que encontró llena de «quesos, relojes yanquis, utensilios de cocina, vajillas, libros viejos, zapatos, pepinillos, etc.». Estas cosas se vendían todos los días, pero una o dos veces por semana se vendían también esclavos. Una vez Ewbank vio a ochenta y nueve personas en venta. Vio al subastador de negras pa-

tillas, «lanzando un chorro de palabras, con un martillo en la mano derecha y el índice de la izquierda señalando a un chico de plantación que estaba confuso a su lado. [El esclavo] llevaba una camisa de lona, con las mangas hasta los codos y pantalones de lo mismo, cuyas perneras le hacían enrollar hasta las rodillas. Un pujador se acercó, examinó sus miembros inferiores, luego la boca, el pecho y otras partes. Le ordenó que fuera hacia la puerta y regresara para ver cómo caminaba. Al volver cayó el martillo...».[3] Hacia 1830 un clérigo inglés, Robert Walsh, contempló una escena similar: «Se hacía caminar a distintas velocidades a los esclavos, tanto hombres como mujeres, y se les tanteaba como he visto que los carniceros tantean un carnero. De vez en cuando les daban latigazos, para hacerlos saltar y demostrar que eran ágiles de piernas, y les hacían gritar y chillar, para que sus compradores se convencieran de que sus pulmones eran sanos.» Estas subastas eran legales, pues nadie ponía en entredicho la trata dentro del país, y los funcionarios no solían preguntar por la procedencia de las personas que se vendían.

La trata ilegal al Brasil la iniciaron, al parecer, mercaderes portugueses, como José Maria Lisboa, que en 1830 comenzó a emplear viejos barcos que eran destruidos tan pronto como se desembarcaban los esclavos. Aun así, las ganancias de estos tratantes parecen haber sido mucho mayores que las que se obtenían en el siglo XVIII, como se explica en el capítulo treinta y tres. Lisboa compraba esclavos en África pagando entre veinte mil y treinta mil réis por cabeza, y los vendía en Río por hasta diez veces estas sumas. Otro portugués que supo aprovechar las nuevas oportunidades fue José Bernardino de Sá, que se mostraba puntilloso en usar siempre mercancías inglesas, especialmente tejidos de algodón para su comercio y que figuraba entre quienes establecieron el sistema de permitir el pago a plazos por los esclavos que vendía. Pero el tratante que llevó a cabo la mayoría de los cambios necesarios en la nueva era fue José de Cerqueira Lima, nacido en Portugal, y que en 1830 ya era propietario de un lujoso palacio en el Corredor da Victoria, en Bahía, que antes de la independencia de Brasil en 1821 había sido la residencia del gobernador de la provincia, y que hoy alberga la Secretaría de Educación y Salud Pública de Bahía. Se había adaptado este edificio para que comunicara, por un pasillo subterráneo, con la playa donde se desembarcaban los nuevos esclavos a su llegada a la costa. Cerqueira era también conocido por la diversidad de sus negocios tanto como por su espléndido modo de vida.

El mejor buque de Cerqueira, el *Carlota*, por el nombre de su hermosa esposa, hizo cuando menos nueve viajes a África en la tercera década del XIX. El hecho de que varios de sus barcos fuesen capturados y conducidos a Sierra Leona (el *Cerqueira* en 1824, el *Independencia*, el *Bahía* y hasta el *Carlota* en 1827, así como el *Golfinho* en 1839) no afectó a su posición social en Bahía.

Casi tan importantes, durante esta época de trata ilegal en Bahía, eran João Cardozo dos Santos, dueño y capitán del rápido *Henri-*

quetta, Domingo Gómez Bello, Antonio Pedrozo de Albuquerque y por último Joaquim Pereira Marinho, un gran señor al que en Portugal nombraron barón, vizconde y finalmente conde. Este último se interesaba por la venta de carne en salazón, además de esclavos, y fue uno de los directores del ferrocarril Joazeiro y del nuevo Banco de Bahía. Tuvo a su cargo casi la mitad de los viajes negreros de su ciudad entre 1842 y 1851, mandó cuando menos treinta y seis viajes a África en busca de esclavos y murió en 1884, próspero, filántropo en su ciudad, admirado y envidiado.

Una figura curiosa en la oligarquía de la trata bahiense fue Francisco López Guimarães, cuyo hijo casó con la hermana del poeta Castro Alves, famoso por sus apasionados poemas contra la esclavitud; cuando el tratante murió, su viuda contrajo matrimonio con el padre del poeta. Estas poco habituales relaciones no interrumpieron la llegada de esclavos ni la producción de versos criticándola.

En Río el equivalente de Cerqueira y Marinho fueron Manoel Pinto da Fonseca, mercader portugués especializado en proporcionar esclavos procedentes de Mozambique, Antonio Guimarães, Joaquim dos Santos, Joaquim y José Alves de Cruz Ríos (padre e hijo) y Francisco Godinho. Aunque la mayoría de ellos eran de origen humilde, en sus postreros años vivían como reyes, gracias a las ganancias de la trata. Pinto da Fonseca era una figura social destacada de Río, amigo íntimo de ministros y funcionarios, especialmente del jefe de policía de la capital.

Algunos de esos mercaderes, como Bernardino de Sá, tenían, como se verá, intereses en África en forma de barracones y factorías, donde se guardaban los esclavos de Angola y Mozambique en espera de embarcarlos.

Mercaderes menos destacados, los llamados volantes, iban ellos mismos a África en buques menores y traían pequeñas cantidades de esclavos, pongamos que una cuarentena. La trata empleaba a varios millares de personas. Había los propietarios y tripulantes de las barcas que escoltaban a los esclavos al desembarcar en la costa, los guardas que los llevaban tierra adentro, y también los maestros de portugués que se encargaban de que los cautivos aprendieran a hablar la lengua del imperio. Funcionarios de los puertos, burócratas mal pagados, jueces menores y jefes de policía, oficiales del ejército y de la armada, compartían ganancias y sobornos, en forma a veces de esclavos en lugar de dinero. Se decía que el secretario de la legación portuguesa en Río recibía mil réis cada vez que permitía que un buque saliera del puerto bajo bandera portuguesa. Un tal coronel Vasques convirtió la fortaleza de São João, en la entrada del puerto de Río, en un depósito de esclavos en el cual él mismo desembarcó más de doce mil en 1838 y 1839, y el comandante de la cercana fortaleza de Santa Cruz hacía lo mismo. Los funcionarios y magistrados que se negaban a colaborar debían temer por su vida; el juez Agosthino Moreira Guerra, crítico de la trata, tuvo que dimitir en 1834 ante las constantes amenazas de asesinato de que era objeto.

Dado que dom Pedro II, proclamado emperador en 1831, era menor, hubo regentes hasta su mayoría en 1842. Dos de ellos, Nicolau Vergueiro y Pedro de Araújo Lima, más tarde marqués de Olinda, parece que participaron en la trata, el primero a través de una compañía que presidía y que ostentaba sus armas.

Durante un tiempo, en el cuarto decenio, pareció como si el gobierno condenara la trata. En 1832 el ministro de Justicia Feijó se quejaba de que «el vergonzoso e infame tráfico de negros continúa por todos lados» porque, agregaba, las mismas autoridades estaban interesadas «en el crimen».[4] Los barcos de la armada brasileña capturaron uno o dos barcos negreros, pero, a fin de cuentas, las necesidades de los plantadores y la riqueza de los tratantes conseguían reducir a nada estas intervenciones. La mayoría de los magistrados y gobernadores de provincias estaban dispuestos a ser cómplices de la trata o a tolerarla, pues solían ser terratenientes que empleaban a esclavos. Y los barcos negreros se aseguraban abiertamente.

En esta época el café era la exportación principal de Brasil, y los esclavos de los cafetales formaban la mayor parte de la fuerza de trabajo cautiva del país. Como ocurría en la industria del azúcar, se consideraba que había que reponer constantemente esta masa de africanos, debido a las muertes por enfermedad, al exceso de trabajo y a la brutal disciplina. Los propietarios seguían manteniendo la actitud desvergonzada, frente a su propiedad humana, según la cual, como dijo un plantador, la alta tasa de mortalidad «no representa ninguna pérdida, ya que cuando compraba un esclavo era con la intención de usarlo durante un año, lapso al que pocos sobrevivían, pero en este tiempo le sacaba bastante trabajo para compensar por su inversión inicial y hasta obtener una buena ganancia». La escasez de esclavos condujo a otra innovación en la historia de la trata: el robo. En la tercera y cuarta décadas del XIX, los diarios de Río iban llenos de noticias sobre bandas organizadas para robar esclavos en la capital, a beneficio de los plantadores y rancheros del norte. *O Diario de Pernambuco* informaba en 1828 de que «es de conocimiento público que en esta ciudad hay robos de esclavos casi a diario, y que hay personas que tienen esto como su trabajo. Unos engañan y atraen a los negros... que encuentran en la calle, otros los llevan a su casa y los guardan allí hasta que pueden embarcarlos o sacarlos de la ciudad de alguna otra manera, otros finalmente hacen tratos y los llevan a algún lugar distante para venderlos».[5] En 1846, el padre Lopes Gama, en *O Sete de Setembro* llegó a acusar a plantadores de ilustres familias, como los Cavalcanti y los Rego Barroes, de robar esclavos.

A finales de los años treinta la importación de esclavos a Brasil había alcanzado niveles «terribles e impresionantes», según el embajador británico en Río, cuya legación era de hecho el cuartel general abolicionista del continente. La trata ilegal conseguía desembarcar cada año más de cuarenta y cinco mil esclavos. La ley de 1831 era letra muerta. Un primer ministro conservador, Bernardo Pereira de Vasconcelos, declaró, antes de aceptar el cargo: «Dejemos que los in-

gleses hagan cumplir este tratado que nos han impuesto abusando de su fuerza superior, pero esperar que colaboremos con ellos... en estas especulaciones, doradas con el nombre de humanidad, no sería razonable.»[6] En 1836 se publicó en Río un informe que intentaba demostrar que la trata era en beneficio también de los esclavos, pues sin esclavitud «¿Qué sería del comercio de exportación de América? ¿Quién trabajaría en las minas? ¿Y en los campos? ¿Quién se encargaría del comercio costeño?».[7]

En los primeros días de la trata ilegal, los plantadores brasileños temieron las amenazas británicas y las consecuencias de una disputa con Londres. Pero a finales de la cuarta década les inquietaban más los temores de una revolución triunfante de los negros, como la de Haití. Tenían motivos para estar inquietos, pues en 1835 estalló otra grave rebelión de esclavos, la «revuelta de Malé», con fuertes tonos islámicos. Fue reprimida de manera brutal, con castigos de quinientos y más latigazos para los mullahs acusados meramente de enseñar a sus amigos a leer en árabe el Corán. Incluso en la legislatura de Bahía, dominada por los plantadores, se empezó a hablar de poner fin a la trata, con el corolario de que la numerosa población de africanos libres fuese expulsada y se instalara en una nueva Sierra Leona o Liberia en África. Entonces empezó a establecerse la diferencia entre los esclavos emancipados que llegaron originariamente de África y que, se pensaba, podían deportarse, y los nacidos en Brasil, de padres esclavos, que podrían quedarse. Algunos de los primeros, horrorizados por los terribles castigos que habían presenciado (pues solían aplicarse en público), emprendieron el viaje de regreso a África. Uno de estos viajes se hizo en 1836 en la goleta británica *Nimrod*, alquilada por dos ricos negros libres brasileños; llevaba a ciento cincuenta esclavos de regreso a Elmina, Winneba y Agué, en la Costa de Oro: lo que luego les ocurrió no está claro. Pero en medio de esta atmósfera, en el verano de 1837 el antiguo interlocutor de Canning, el marqués de Barbacena, presentó a la Asamblea brasileña un proyecto de ley sobre la trata. No tuvo éxito, pero se consoló pensando que Wilberforce tuvo que esperar veinte años entre su primera tentativa y su triunfo en 1807.

Cuba era, junto con Brasil, el otro gran consumidor de esclavos en el siglo XIX. En comparación, México, independiente desde 1822, podía permitirse apenas unos tres mil esclavos concentrados en las regiones de Veracruz y Acapulco; a los criollos conservadores que gobernaban este país después de su independencia les fue, pues, más fácil prohibir en 1824 la trata y hasta la institución misma de la esclavitud en 1829, ya que disponían de mano de obra india. Pero las cosas en Cuba eran diferentes.

En la primera mitad del siglo, parecía que la isla sería conocida tanto por su café como por su azúcar, pero este sueño se desvaneció cuando los huracanes destruyeron las dos mil plantaciones de café, que durante un tiempo, alrededor de 1830, ocuparon más tierra que

las de caña. El azúcar, de todos modos, había cautivado la imaginación de los criollos cubanos. En 1827 se contaban casi un millar de plantaciones de caña, más del doble que a finales del siglo XVIII. El promedio de esclavos por plantación era de unos setenta, aunque algunos de ellos fueran mecánicos especializados, mientras que las plantaciones de tabaco del oeste de la isla, que producían los famosos cigarros, solían emplear mano de obra negra libre.

El mayor ingenio azucarero de la isla, el San Martín, durante muchos años propiedad de una compañía que tenía a la reina regente de España como accionista destacada, empleaba a ochocientos esclavos, que en 1860 produjeron dos mil seiscientas setenta toneladas de azúcar; en comparación, la mayor plantación de Jamaica, en los días de la gran prosperidad de esta isla, un siglo antes, que pertenecía a Philip Pittucks, empleaba a doscientos ochenta esclavos y producía menos de doscientas toneladas. La diferencia era, pues, enorme.

En 1817 la población esclava de Cuba era probablemente de doscientas mil personas, es decir, dos quintos del total de la población de la isla. En todas partes se veían esclavos, sobre todo como criados en la ciudad de La Habana, cuyos cien mil habitantes le conferían la categoría de una de las urbes mayores de las Américas, sólo después de la ciudad de México y de Lima y antes de Boston y Nueva York. Había un número relativamente grande de negros libres, unos veinticuatro mil, tal vez el doce por ciento de la población total. Esto se debía en parte a la tradición de que los amos en su lecho de muerte emanciparan a sus esclavos favoritos, y en parte a la costumbre que permitía la compra de la libertad, a veces pagando a plazos, o «coartación», como se llamaba a este sistema, por el cual hacían un pago inicial a su amo y luego recobraban partes de su libertad a medida que iban pagando partes del precio fijado, lo que hizo decir al abolicionista español Rafael Labra que la situación del negro libre era mucho mejor que en otros lugares, incluso que en las naciones que durante mucho tiempo se vanagloriaron de ser las de civilización más avanzada.[8] En 1825, Humboldt comentaba que «en ninguna parte del mundo donde hay esclavitud es tan frecuente la manumisión como en la isla de Cuba».[9] Los mulatos eran también más numerosos que en cualquier otro lugar del Caribe, y sus mujeres fueron las heroínas de innumerables canciones sobre los indianos que regresaban a España, protagonistas también de muchas novelas del siglo XIX.

En La Habana, en general se trataba bien a los esclavos. «Se ven esclavos demasiado bien cuidados y a los que se toleran demasiadas cosas; pero el contraste entre ellos y los de las plantaciones es tan grande como pueda concebirse... Es la peor clase de esclavitud que he visto en cualquier lugar», señalaba en 1850, con su habitual franqueza, el cónsul general británico David Turnbull.[10] Un hombre de negocios, Joseph Liggins, también inglés, declaró que su impresión de Cuba en 1852 era que los esclavos trabajaban dieciocho horas diarias y siete días a la semana, durante los seis meses de la cosecha. Por este motivo «la mortalidad anual es considerable y la escasez se com-

pensa, desde luego, con la trata».[11] Los sacerdotes se aseguraban de que los esclavos fuesen bautizados al nacer o cuando los capturaban, y les daban la absolución a la hora de la muerte, pero en ningún otro momento la Iglesia les prestaba la menor atención. A pesar de las dudas grandilocuentes del Vaticano sobre la cuestión, expresadas más o menos cada medio siglo en lenguaje muy claro, no parece que ningún sacerdote dirigiera admoniciones a su rebaño, en Cuba, por comprar y ni siquiera por vender esclavos. De hecho, a veces en la misa se anunciaban las ventas de esclavos del domingo siguiente «delante de las puertas de la iglesia». Los comisarios británicos en La Habana comentaron en 1826 que «las exhortaciones del clero sobre este asunto sospechamos que no se expresan con celo ni se escuchan con seriedad».[12]

También se veían esclavos en Puerto Rico, aunque los hacendados de esta isla nunca se dedicaron a la explotación a gran escala del café o el azúcar, como la que caracterizaba a los de Cuba. En la tercera década del XIX la importación de esclavos a Puerto Rico era de unos mil doscientos cincuenta al año, pero hacia 1835 parece que la trata se había extinguido allí, más por razones económicas que morales, pues el último barco negrero que llegó allí lo hizo en 1843. Pero, como señaló lord Palmerston refiriéndose a Cuba, «un sentimiento que surge de otras circunstancias es tal vez un fundamento tan seguro sobre el cual construir como uno que se deriva de opiniones morales».[13]

La próspera colonia cubana ofrecía un buen ejemplo, en la primera mitad del siglo XIX, de una vieja oligarquía que se estaba adaptando a una nueva industria. Algunas de las familias que en 1820 controlaban la producción cubana de café y azúcar habían sido terratenientes desde hacía generaciones. Algunas eran nobles, muchas más acabarían siéndolo, porque era una buena y barata manera de conservar la lealtad de los plantadores, y a veces sus títulos resultaban ingenuamente deliciosos; había, en efecto, un marqués de la Real Proclamación, un marqués de las Delicias, y hasta un marqués del Prado Ameno. Sus relaciones de familia eran infinitas, y su hospitalidad, generosa. Se adaptaban a las nuevas tecnologías. En 1827, cincuenta plantaciones de azúcar, del millar existente, disponían de máquinas de vapor para sus molinos. Los buques de vapor transportaban esclavos desde África y el ferrocarril —introducido en Cuba antes que en España— llevaba el azúcar a los puertos. En la excelente novela *Cecilia Valdés*, un sacerdote preguntaba por qué había más rebeliones de esclavos en las plantaciones con molinos de vapor; la respuesta era que estas instalaciones resultaban más inhumanas.

Como en Brasil, la actitud británica respecto a la trata después de 1820 se consideraba o bien absurda o bien maquiavélica. El comisario británico juez Henry Kilbee escribía en 1825 a Canning: «Todos creen que la abolición es una medida que Gran Bretaña, so capa de filantropía, pero en realidad por envidia de la prosperidad de la isla, impuso a España con amenazas o con otros medios.» Había aún quienes recordaban la llegada de miles de esclavos antes de 1807, traí-

dos por firmas como Baker & Dawson de Liverpool, y vendidos por el representante en Cuba de esta empresa, Philip Allwood. Muchos de los esclavos importados de este modo aún vivían. Cuesta y Manzanal había empleado también a ingleses con experiencia para enseñar a marineros españoles las artes de la trata cuando él y sus socios empezaron a enviar buques a África para traerse esclavos.

En Cuba, después de 1825, a la vista de la inquietud entre los esclavos y de las amenazas de rebelión de los criollos contra la autoridad imperial española, se concedieron poderes despóticos a los capitanes generales. Brasil tenía una asamblea parlamentaria, por ineficaz que fuese, y prensa libre, aunque poco inclinada a criticar el statu quo. Cierto que Cuba enviaba diputados a las Cortes de Madrid, pero a menudo se daba de lado a estas mismas Cortes, que nunca fueron fuertes, y en ellas los diputados cubanos eran una exigua minoría entre los muchos cuya atención se concentraba en los problemas inmediatos de la Península. En todo caso, después de 1838 ya no hubo escaños para diputados cubanos.

En Cuba la trata ilegal comenzó antes que en Brasil y duró más. El funcionario español que administró la transición de legal a ilegal fue el hábil y cínico tesorero Alejandro Ramírez. Dominaba tanto a capitanes generales como a tratantes. Después de su muerte, llegó a La Habana un nuevo capitán general, Francisco Dionisio Vives, que confirmó todas las innovaciones realizadas por Ramírez, en lo cual le ayudó el que fue nuevo tesorero, Claudio Martínez de Pinillos. Vives, que contaba sesenta años cuando fue a Cuba, y que había hecho toda la guerra peninsular, podía justificar ante sí mismo y ante el rey de España su apoyo a la trata, aludiendo a la necesidad de complacer a los plantadores en un momento en que existía la posibilidad de una invasión liberal desde Venezuela inspirada por Bolívar, y cuando circulaban rumores de otras conjuras que hubiesen podido conducir a la independencia de la isla, algo que todos los españoles esperaban impedir debido a la creciente importancia de Cuba en la economía española.

Vives, fanático anglófobo, a veces declaraba ante visitantes ingleses y norteamericanos que hacía todo lo posible para impedir que siguiera la trata. ¿Acaso no permitió en enero de 1826 que circulara una carta del arzobispo de Cuba a todos los párrocos diciéndoles que debían ver en la trata «un verdadero crimen»? Pero en privado el año anterior había escrito a su ministro de Exteriores que, dadas las obligaciones del tratado, ocultaba tanto como podía la existencia de la trata y la importación de esclavos porque estaba completamente convencido de que sin trabajo esclavo la riqueza de la isla desaparecería en pocos años, ya que la prosperidad agrícola dependía de esos trabajadores y puesto que, de momento, no había otra manera de conseguirlos. Sin duda conocía o había visto la carta enviada por el rey en 1817 pidiendo que la trata continuara, carta a la que el gobernador general Tacón se refirió en los años de 1840 y a la que se hace referencia en el capítulo veintinueve.[14]

Cuando los británicos se quejaron de que a pesar de haber señalado que el barco negrero *Mágico* había desembarcado a la mitad de los esclavos que llevaba antes de que lo capturara la goleta británica *Union*, Vives repuso que no estaba obligado a perseguir la trata una vez los esclavos llegaban a tierra. Una disputa similar tuvo lugar en agosto de 1826 a propósito de la goleta española *Minerva*, perseguida hasta el puerto de La Habana por dos cruceros ingleses, uno de cuyos capitanes quiso registrarla, sin conseguirlo. Frustrado, estableció una guardia y por la noche él y sus colegas observaron que desembarcaban en un muelle seis botes llenos de esclavos. Vives se negó a que se ocupara del caso la Comisión Mixta, alegando que los acontecimientos motivo de la queja no habían ocurrido en alta mar.

Además de apoyar en privado la trata, Vives alentaba el juego, descuidaba la vigilancia contra los robos callejeros, sonreía ante toda clase de casos de corrupción y hasta hizo la vista gorda frente a la piratería, cuando una banda de piratas musulmanes se mostró activa en la bahía de La Habana. En la ciudad se decía de él: «Si vives como Vives, vivirás.» A su regreso a España en 1832 lo hicieron conde de Cuba; fue la única vez que se concedió este título.

Entre Vives y el juez británico en La Habana Kilbee había un duelo permanente. Kilbee era enérgico y ambicioso; quería ofrecer recompensas a quienes informaran de violaciones del tratado; además, exigía que los dueños de esclavos demostraran que los habían adquirido legalmente. Pero los funcionarios españoles insistían en que como el comercio de esclavos no estaba prohibido dentro de la isla, lo que Kilbee proponía no serviría de nada y que no era práctica la idea de las recompensas. Kilbee señaló innumerables casos de violación de la ley. Simplemente leyendo *El Diario del Gobierno* pudo saber que más de cuarenta buques negreros habían zarpado desde La Habana en ocho meses, de junio de 1824 a enero de 1825; informó de ello a Canning, que a su vez informó a su embajador en Madrid, indicándole que dijera al ministro de Exteriores español que a menos que apoyaran a Gran Bretaña en la cuestión de la trata, España no podía esperar ninguna ayuda en su débil posición en el Caribe frente a Estados Unidos y Francia.

Cierto que en 1826 el gobierno español decretó que cualquier esclavo que demostrara haber sido importado ilegalmente podía considerarse libre. Los libros de ruta de los buques que procedieran de África debían entregarse a las autoridades portuarias para que éstas pudieran comprobar que no se importaban esclavos. Kilbee y sus ayudantes, aislados moralistas en un laberinto de evasiones, se sintieron alentados por estas innovaciones. Pero las autoridades portuarias eran lentas y los libros de ruta siempre resultaban confusos, incluso cuando había pruebas, como en el caso del bergantín *Breves*, que en 1827 desembarcó cuatrocientos esclavos cerca de La Habana. Kilbee informó a Londres, que «el público ve estas cosas como señales del ingenio desplegado por el gobierno para burlar los esfuerzos de los comisarios de Su Majestad».[15]

Tampoco había nada que se acercara a una solución del problema de los emancipados. En la cuarta década del siglo la mayoría de ellos fueron asignados —acaso unos tres mil ochocientos en 1832— y trabajaban como esclavos excepto en su calificación oficial. El gobierno procuraba que tantos como fuera posible trabajaran en obras públicas, como acueductos o prisiones. Pero la continua amenaza —así la veían— de más llegadas de nueva mano de obra libre procedente de África inquietaba a los criollos; así, causó una gran preocupación el arribo del buque de la armada británica *Speedwell* con más de seiscientos esclavos requisados al barco negrero *Aguila*. El nuevo tesorero, Martínez de Pinillos, rogó al nuevo juez británico que enviara a esos hombres a Sierra Leona, pero esto requería un acuerdo entre los gobiernos de Londres y Madrid, por lo que, de momento, los africanos liberados fueron distribuidos por toda la isla como trabajadores agrícolas.

Los británicos acabaron por aceptar que tenían cierta responsabilidad en hallar una solución. Kilbee propuso que se llevara a estos africanos a Trinidad, ahora parte de las Indias occidentales británicas, donde escaseaba la mano de obra. España pagaría por el transporte, en cada barco debería ir un número igual de hombres y de mujeres, y debía dárseles un mes de aviso previo. A los cubanos les resultaba difícil cumplir con estas condiciones, pues pocas esclavas llegaban a la «siempre leal» isla pero, de todos modos y a causa del temor provocado por una epidemia de cólera, entre 1833 a 1835 se envió a unos mil cien de estos africanos capturados por barcos británicos en cinco negreros.

Pero hasta en la dictadura imperial en que se había convertido Cuba había voces disidentes. José Verdaguer, un juez catalán que vivió nueve años en La Habana, compartía gran parte de los puntos de vista británicos. En 1830, un ensayo de Pedro José Morillas sugirió que la mano de obra blanca era tan eficiente como la negra. Algunos conocidos plantadores de caña, como los Aldama y los Alfonso, pusieron a prueba esta idea. No faltaron candidatos: gallegos, por ejemplo, a los que atraía el nivel de vida relativamente alto de Cuba; canarios, que querían contratarse sólo por un determinado número de años; irlandeses, que pronto trabajarían en el ferrocarril, y sobre todo chinos, a los que se vio por primera vez en las Indias occidentales, en Trinidad, ya en 1806.

Los capitanes generales cambiaban, pero su política seguía igual. Al general Vives le sucedió el general Ricafort, que sobrevivió sólo un año antes de dejar el puesto, en 1834, al general Miguel Tacón, el personaje más notable de cuantos gobernaron Cuba en la primera mitad del siglo, veterano, como Vives, de las guerras contra la independencia de las colonias americanas de España. En sus terribles marchas y contramarchas en América del Sur había aprendido a despreciar a los criollos, a los que consideraba ilógicos, egoístas, brutales, perezosos y de miras muy estrechas. La muerte de su esposa le convirtió en un misántropo. En España estuvo al lado de la

revolución constitucional de Riego y debía su nombramiento en La Habana al político liberal Martínez de la Rosa, respecto al cual el historiador sir Raymond Carr escribió que con él «la libertad ya no era una furiosa bacante sino una sobria matrona». Pero en Cuba Tacón se condujo, como muchos otros generales, de modo autocrático y brutal, interesado en hacer dinero como pudiera y apoyando la trata. «Servil en España, tiránico en Cuba» fue el comentario que acerca de él hizo el escritor José Antonio Saco, al que exilió. Se decía que recibía media libra de oro por cada esclavo desembarcado, y en sus cuatro años como capitán general ganó, según se rumoreaba, cuatrocientos cincuenta mil pesos. Era antibritánico, odiaba a Estados Unidos, temía a los metodistas y bautistas por juzgarlos revolucionarios, y hasta despreciaba los ferrocarriles por ser «metalurgia anglosajona».

George Villiers, embajador británico en Madrid, dijo al ministro de Exteriores español que sabía que «la trata nunca ha sido tan importante en Cuba como desde que el actual capitán general fue nombrado... las personas dedicadas [a la trata]... parecen actuar con plena confianza no sólo de escapar con impunidad, sino casi con abierta protección».[16]

Tacón veía el abolicionismo como una amenaza real a la isla y pensaba que, frente a ello, no podía hacerse ninguna concesión a la libertad. Su agente secreto, el capitán José de Apodaca, cuyo odio a Gran Bretaña se debía a que le hicieron prisionero en Trafalgar, fue a Jamaica y «confirmó» que los ingleses entrenaban a metodistas como agentes para destruir a Cuba inspirando una rebelión de los esclavos. Dos destacados tratantes, Joaquín Gómez y Francisco Martí y Torren[t], fueron no sólo los principales consejeros de Tacón, sino sus amigos. El capitán general encargó al último la venta de los emancipados. Él y sus amigos aplicaron una versión cubana de *Las almas muertas* de Gógol: cuando moría un esclavo (y un diez por ciento al año lo hacía) se daba su nombre y su lugar a un emancipado. En 1836, el precio de un emancipado era un tercio del de un esclavo. En aquellos años, los gobernadores de Trinidad y de otras islas británicas pedían que se les enviaran emancipados cubanos, pero Tacón había encontrado una mejor manera de utilizarlos. Cuando Tacón regresó a la Península, los mercaderes de La Habana le regalaron, muy apropiadamente, un lacayo negro de dos metros de altura, como muestra de su gratitud.

Al capitán general Tacón le ayudaba en su apoyo a la trata un hábil y encantador funcionario, el cónsul norteamericano en La Habana, Nicholas Trist, que había llegado a Cuba en 1833, después de haber sido secretario de Thomas Jefferson, con cuya nieta contrajo matrimonio. Ayudó a los tratantes cubanos facilitando el registro y por ende la bandera de las barras y estrellas a sus buques, y mostrándose claramente poco dispuesto a ayudar al juez Kilbee del Tribunal Mixto de La Habana. Trist poseía propiedades en Cuba. Expuso sus prejuicios a los comisarios británicos en un memorándum que

Palmerston consideró «extraordinario». El embajador norteamericano en Madrid, Alexander Everett, investigó su conducta y se le censuró y más tarde cesó. Con todo, fue el emisario del presidente Polk a México, en 1848, y redactó el Tratado de Guadalupe Hidalgo.[17]

Trist debió de ser responsable de que entraran muchos esclavos en Cuba. El sucesor de Kilbee como juez británico en el Tribunal Mixto de arbitraje de Sierra Leona, Henry Macaulay, hijo de Zachary y hermano del historiador Thomas Macaulay, dijo a una comisión de la Cámara de los Comunes que en 1838 y 1839 hubo unos trece buques que, según creía, «no eran norteamericanos pero [que navegaban] con bandera norteamericana y con papeles norteamericanos que les proporcionaban autoridades norteamericanas» casi siempre en La Habana. Se trataba de «un engaño completo... en algunos casos los barcos que abordaba un día un crucero y que iban con bandera americana al día siguiente, cuando los abordaban de nuevo, llevaban bandera portuguesa o española, y estaban llenos de esclavos».[18] Pero algunas veces los tratantes eran abiertamente ciudadanos norteamericanos, como James Woodley, de Baltimore, que colaboraba con un compatriota suyo, William Baker, residente en Cuba, para enviar barcos negreros, como el *Cintra*, con un capitán francés, en 1819.

Algunos, acaso muchos, de los cautivos que Trist ayudó a que entraran en Cuba eran llevados luego a la nueva república independiente de Texas, lugar ideal para desembarcar esclavos destinado al mercado norteamericano de esclavos de Nueva Orleans. Los colonos norteamericanos de Texas habían proclamado su independencia en parte con el fin de restablecer la esclavitud, abolida por México en 1829. Tolmé, cónsul británico en La Habana en 1837, creía que unos mil quinientos esclavos habían sido transportados en secreto a Texas en los años anteriores.

Para los señores de Cuba la era entre 1820 y 1865 tuvo, según palabras de la condesa de Merlin, «los encantos de la edad de oro». Había notables mansiones, teatros y hoteles donde se celebraban bailes; había corridas de toros y hasta peleas de gansos.[19] En octubre de 1840, el *Hunt's Merchant Magazine and Commercial Review* declaraba que Cuba era «la colonia más rica del mundo». En esa época, la isla producía dos tercios más de azúcar que todas las Indias occidentales británicas juntas y el doble que Brasil. La especulación en propiedades era aún mayor que en esclavos. No cesaba la inmigración de mercaderes con espíritu de aventura y de jugadores, desde todos los países, de Venezuela lo mismo que de Estados Unidos, y, sobre todo, de España. La vida de los esclavos no siempre era tan sombría como en las plantaciones. Por ejemplo, Edouard Corbière, en la novela *Le Négrier* (*El negrero*) publicada en 1832, decía que «esos negros, gordos y fuertes, perezosos y alegres, que vi bromeando todo el día por las calles parecían más felices que nuestros trabajadores en Europa y que muchos marineros...».[20] Fanny Calderón de la Barca, que hizo escala en La Habana con su marido, el primer embajador español en México, nos dejó una descripción de la vida de los escla-

vos a finales de la cuarta década del siglo. Además de hablar de comidas con trescientos cincuenta platos ofrecidas por hermosas condesas vestidas de satén, explica que le fascinaban los muchachitos negros, «como monos jóvenes», con los brazos cruzados de pie detrás de las sillas, en espaciosas mansiones de estilo español, con suelo de mármol. Le encantaban las camas francesas con cortinas de seda azul al cuidado de jóvenes esclavas que lucían blancas mantillas y blancos zapatos de raso. Frente al océano, los convidados bebían champán en copas de oro; dos orquestas de negros tocaban alternativamente Mozart y Bellini a la luz de la luna, aunque había que tener cuidado con lo que escogían, pues el «Suona la tromba» de *Los puritanos* de Bellini podía suscitar críticas, a causa de las encendidas palabras sobre la libertad que acompañaban la música. Luego podía oírse ese silbido continuo con que las «lánguidas habaneras» llamaban a sus «criados de ébano», de modo que los que no estaban informados podían imaginarse transportados súbitamente en medio de un mar de serpientes.[21]

En medio de esas gentes encantadoras y en esas hermosas mansiones, escuchando acaso cómo tocaban en el arpa «La última rosa del verano», había hombres que hicieron su fortuna no sólo con las plantaciones de caña sino comerciando con esclavos, como por ejemplo ese «bonachón y cortés gigante» conde de La Reunión, que antes de recibir su título en 1824 había sido nada menos que el innovador tratante Santiago de la Cuesta y Manzanal. Fanny Calderón y su marido fueron agasajados por el conde de Fernandina (que así se llamaba Cuba a comienzos del siglo XVI), cuya esposa le pareció «llena de proyectos revolucionarios y reformadores», aunque sus joyas costaran trescientos mil dólares y que la plantación de caña y café de su esposo, La Angosta, fuese de las más prósperas. Todos creían que sus esclavos tenían suerte, y sin duda la tuvieron en algún momento de su vida. Por ejemplo, en un baile de los Fernandina, a los Calderón les divirtió ver el número de negros y negras que se servían a su gusto dulces, abrían botellas de champán y devoraban cuanto había sobre las mesas, sin preocuparse por la presencia de sus amos. La condesa de Fernandina acababa de ofrecer a un viejo esclavo su libertad y él la había rechazado para ser, luego, el dueño de otros esclavos de la mansión.[22] Cuando la condesa de Merlin, igualmente encantadora e igual-mente epistolar, viajera también pero nacida en Cuba, regresó a La Habana en 1840, después de pasar muchos años en París, se encontró inmediatamente rodeada de esclavos negros y de criados así como de primos. Era la hija de ese conde de Jaruco que fue el primero en poner una máquina de vapor en su molino de azúcar, y descendiente del cubanizado Richard O'Farrill que después del Tratado de Utrecht fue factor en la isla de la Compañía del Mar del Sur. La condesa explicó que apenas llegar «por fin vienen los negros y sus señoras, felices y afectuosos, cada uno exponiendo su derecho a mirarme. Ésta me crió, aquella jugó conmigo, un tercero me hacía los zapatos. Cada uno debía su libertad a los

cuidados que me dedicaron en mi infancia». Luego llegó su aya: «Y entonces, *voilà*, delante de mí, la buena vieja, sentada en el mejor sillón de mi cuarto, con las manos en las rodillas, la cabeza alta, devorándome con los ojos y contestando a cada pregunta que le hice sobre miembros de su familia...»[23] Pero, claro está, se trataba de criados y no de trabajadores de las plantaciones. Estos comentarios nos recuerdan que había tan gran diferencia entre los cubanos negros como entre los cubanos blancos.

La trata parecía en aquellos tiempos esencial para la isla; se daba por descontado que la manera de llegar a la riqueza a la que todos aspiraban consistía en cultivar más y más tierra, y esto sólo podía hacerse con esclavos. A pesar del ensayo de Morillas, se consideraba poco práctica la mano de obra europea y no podía contarse con ella. En España se pensaba también que un aumento de la población negra mantendría a los criollos leales a la madre patria, pues los plantadores deberían confiar en el ejército español para impedir y, de haberla, reprimir una rebelión de esclavos.

Como en Brasil, los negreros dominaban la economía. También como en Brasil, hombres de la madre patria desempeñaban un papel importante en esta etapa de trata ilegal. Ahí estaba Joaquín Gómez, al que hemos encontrado antes como amigo del general Tacón, un francmasón de Santander, que llevaba el poco apropiado nombre masónico de Arístides. Tal vez era de él de quien hablaba el reverendo Abbot cuando describía al típico mercader habanero: llegaban pobres de España, «empezaban con una tienda de seis u ocho pies cuadrados, vivían de pan y ascendían con paciencia, ahorro y trabajo hasta la riqueza y, a diferencia de los yanquis, nunca fracasaban».[24] A mediados de la tercera década, Gómez no sólo era el pionero de la trata ilegal con África sino también uno de los primeros tratantes nacidos en España que compró molinos de azúcar, dos en la provincia oriental de Pinar del Río, a los que él mismo se encargaría de abastecer de esclavos. Más tarde fue fundador y director del primer banco de Cuba, el Real Banco de Fernando VII, y el primer plantador cubano que empleó rodillos de acero, importados de Inglaterra, en sus molinos. El capitán general Vives le pidió que organizara en la isla la distribución de esclavos emancipados. El palacio de Gómez, en la esquina de las calles Obispo y Cuba, era sede de legendarias recepciones. Fue confidente muy especial de Tacón, con quien se le veía pasear a diario, sumidos en profundas conversaciones sobre las iniquidades de Estados Unidos y la hipocresía de Gran Bretaña. En el quinto decenio del siglo, los buques de Gómez todavía iban a África. Al final de su vida, un doctor catalán mentalmente enfermo, Verdaguer, le arrojó vitriolo a la cara, al salir de la iglesia, y a causa de ello perdió la vista. Se dijo que era la venganza de Dios por sus actividades de tratante de esclavos. Murió en 1860 y, pese a sus relaciones masónicas, dejó dinero a la Iglesia para que lo distribuyera entre los pobres y comprara un nuevo órgano para la catedral. Su sobrino y heredero, Rafael de Toca y Gómez, fue el primer conde de San Igna-

cio, fundó el Banco Español y cuando su hijo murió en 1881, dejó una enorme fortuna de ciento ochenta y tres millones de reales.

Socio de Gómez era un gaditano, Pedro Blanco, de cuyas actividades en África se hablará en el capítulo treinta y dos, y cuyos sobrinos, Fernando y Julio, tuvieron su propia trata en La Habana, desde donde a veces llevaban esclavos a Nueva Orleans; eran hábiles especialistas en el rápido intercambio de banderas que era parte de la trata a mediados del siglo. Pero pasado 1850 se convirtieron en respetables mercaderes de Londres, con intereses en los muelles de Liverpool y las manufacturas textiles de Manchester.

Otro formidable tratante cubano, en la primera mitad del siglo, fue el catalán Francisco Martí y Torren[t]. Había luchado durante un tiempo en la guerra peninsular al lado del guerrillero marqués de la Romana, pero ya en 1810 se marchó a La Habana, donde se dedicó a la piratería en el agitado Caribe. Un verdadero Vautrin cubano, encontró empleo como abogado naval, dedicado a castigar el contrabando, una sinecura que puso al servicio de Joaquín Gómez; empleó su cargo para amasar una fortuna con los sobornos de los tratantes a los que se suponía que debía vigilar. Pronto empezó a enviar por su cuenta buques negreros a África y, como Gómez, ayudó en la venta de los emancipados por cuenta de Tacón. Más tarde organizó el envío (así como el secuestro) de innumerables indios mayas de Yucatán, entre ellos niños, para que trabajaran en Cuba en condiciones equivalentes a las de la esclavitud. Al mismo tiempo, recibía honores por capturar piratas, se convertía en filántropo y, por cuenta de Tacón, construía un teatro cuya grandeza igualaba la de los mejores de las Américas.[25]

Aunque Martí murió multimillonario, sobrepasaba su fortuna la de Juan Manuel de Manzanedo, nacido en Santoña, que emigró a Cuba en 1823. En 1845 había reunido ya una vasta fortuna, en parte proporcionando equipos para los molinos de azúcar, en parte haciendo préstamos, en parte vendiendo azúcar en España e Inglaterra, y en parte, finalmente, financiando expediciones de la trata. Era miembro de todas las instituciones importantes de la isla, como el Tribunal de Comercio y la Junta de Fomento. Regresó a España y compró propiedades cerca de la Puerta del Sol, en Madrid, donde fue representante de Cuba y diputado, marqués y luego duque de Santoña, por sus servicios a la dinastía borbónica restaurada en 1876. Se hizo con una colección de ciento treinta y ocho cuadros, entre ellos dos Velázquez, dos Goyas y un Leonardo, que podía contemplar colgando de los muros de su palacio de la calle del Príncipe. Según Ángel Bahamonde y José Cayuela en su excelente libro *Hacer las Américas*, dejó una fortuna de ciento ochenta millones de reales, la mayor parte de ella invertida en España.[26]

El vasco Julián Zulueta, de la aldea de Barambio en Álava, era todavía más poderoso. Llegó a Cuba a finales del tercer decenio para trabajar por un tío suyo, Tiburcio de Zulueta, propietario de plantaciones de café. Julián fue su heredero y parece que suprimió el «de»

de su apellido. Se casó con Francisca, sobrina de su socio el negrero Salvador Samá y Martí, que había llegado a marqués de Marianao. A finales de los años treinta también se interesó por la trata, en parte por la familia de su esposa y en parte por otro tío, Pedro Juan Zulueta de Ceballos, mercader en Londres, de quien Julián fue agente en Cuba. Más tarde se convirtió en el plantador negrero con más éxito de Cuba; como Gómez, se encargaba de que los esclavos cuya compra contrató se entregaran directamente desde África a una de sus plantaciones, por ejemplo la Álava. Zulueta fue quien tuvo la idea de llenar los vacíos de mano de obra con chinos de Macao, y también financió el ferrocarril de Caibarién. Prestaba dinero y producía azúcar a gran escala y tenía una oficina en Nueva Orleans para la compra y venta de esclavos. Probablemente fue el importador de la mayor parte de los cien mil esclavos que llegaron a Cuba entre 1858 y 1862.

Zulueta era el principal accionista en la compañía Expedición por África, propietaria de una veintena de buques. Uno de ellos, el *Lady Suffolk*, por el nombre de la amante de Jorge II de Inglaterra, desembarcó mil doscientos esclavos en la bahía de Cochinos en mayo de 1853. Zulueta los recibió en persona, y vendió algunos a su socio José Baró, marqués de Santa Rita, propietario de los molinos Luisa y Rita, entre los mejores de Cuba, que controlaba la manufactura de los moldes que se empleaban en la producción del azúcar cubano.

El cónsul británico denunció el viaje del *Lady Suffolk* y el capitán general, el apacible y humanitario general Cañedo, ordenó la detención de Zulueta, que pasó dos meses en la desagradable fortaleza de La Cabaña, de donde salió gracias a las gestiones de su médico. A pesar de esto, recibió muchos honores, pues capitaneó la parte española en la guerra civil que se inició en la isla a finales de la séptima década del siglo. Fue senador vitalicio en Madrid y marqués. Al morir dejó doscientos millones de reales, lo cual le hacía el hombre más rico de España y su imperio, si no se cuenta la riqueza en tierras de las viejas familias de la nobleza andaluza. El corresponsal de *The Times* de Londres, el revolucionario arrepentido A. N. Gallenga, que había sido secretario del revolucionario italiano Manzini, describió a Zulueta como «un rey de hombres... casi el padre de los dioses y de los hombres... otro Cósimo de Médicis».[27] En La Habana sigue habiendo una calle que lleva su nombre y sobrevive su ingenio azucarero, el Álava, pero a él parece que se le ha olvidado por completo.

Otro tratante cubano fue Pedro Martínez, que en los años cuarenta del XIX se dedicó al transporte de azúcar, pero que conservó intereses negreros hasta veinte años después, con agencias en Lagos y el río Brass; se decía que era propietario de treinta buques negreros.[28]

Apenas menos poderosos y casi tan ricos eran dos tratantes originarios de Burdeos, Pierre Forcade y Antonio Font, de Forcade y Font de Cádiz, el primero de los cuales era propietario del ingenio azucarero El Porvenir, cerca de la ciudad de Colón, y el segundo del de La Caridad, cerca de Cienfuegos, ciudad fundada por el capitán general del mismo nombre, en la costa meridional de la isla. Forcade había

sido propietario del barco negrero *Orthézienne*, que fue de los primeros que salieron de Francia hacia África después de las guerras napoleónicas, antes de marcharse a La Habana, donde, según el protagonista de la brillante novela de Pío Baroja *Los pilotos de altura*, vivió espléndidamente, con dos mansiones y dos familias, una con la española con la que se casó y la otra con una muy hermosa cubana.

La lista de los mercaderes cubanos que financiaron viajes de la trata es muy larga. Debería incluir a Antonio Parejo, que llegó hacia 1840 de la madre patria con un capital «muy inmenso», al parecer de María Cristina, la reina madre de España, por cuenta de quien Parejo invirtió en la plantación San Martín. Tampoco hay que olvidar a Manuel Pastor, fundador del banco Pastor.

Cerca de la mitad del siglo, a veces un cambio en el precio de los esclavos en Brasil comparado con el de Cuba, inducía a los tratantes de los dos países a colaborar. Forcade, por ejemplo, hizo causa común con Manoel Pinto da Fonseca, de Río de Janeiro. Hacia mediados de siglo, Francisco Rubirosa, de La Habana, se trasladó a Río, donde se le conocía como Rubeiroza y diez años más tarde regresó a La Habana, como se explica en el capítulo treinta y tres.

Muchos de los mercaderes importantes de La Habana, incluyendo los de la trata, mantenían estrechas relaciones con firmas de Londres, varias de las cuales, como ocurría con Brasil, no veían razón alguna para no vender mercancías destinadas a la trata, aunque parecieran vacilar en participar directamente. Una de las dos empresas que tuvieron agentes en La Habana en la quinta década del siglo, la de Thomas Brooks, extendió crédito, entre muchos otros, a tratantes. Samuel Dickley, de Londres, prestó en 1843 doce millones de reales a Francisco Martí, el mercader catalán, para que este pirata de las finanzas comprara un nuevo barco que sin duda empleó en la trata; y la misma firma proporcionó diez millones seiscientos mil reales a Salvador Samá, suegro de Zulueta. El préstamo mayor de Dickley en Cuba, de dieciséis millones de reales, se hizo a Rafael Torices, un negrero que en aquel momento se interesaba por la trata de chinos de Macao. Hudson Beattie, de Londres, prestó a Manuel Pastor y a Tomás Terry, mercader de origen venezolano, el «Creso cubano», establecido en Cienfuegos, interesados ambos en la trata en distintos períodos de sus largas y prósperas vidas. Lizardi, de Liverpool, tenía a Julián Zulueta entre sus deudores, lo mismo que las firmas de Simeon Himely y Aubert Powell. Otras empresas londinenses, como Barings, Kleinwort & Cohen, y Frederich Huth (banquero también del especulador en terrenos marqués de Salamanca, así como de la reina madre de España), estaban interesadas principalmente por el azúcar cubano, especialmente después de 1846, cuando sir Robert Peel suprimió los aranceles sobre el azúcar extranjero. Kleinwort mantenía una relación especial con la familia cubana de origen inglés de los Drake, mientras que Barings la mantenía con los Aldama, que en los años de 1840 trataron, sin éxito, de emplear en sus plantaciones mano de obra libre.[29]

Algunas de estas firmas londinenses tenían, sin embargo, un origen español o cubano. Murrieta, por ejemplo, gran productor de vino, empezó como exportador de caldos gaditanos a Londres; los Ayala, de Santander, plantadores de caña en Cuba, importaban azúcar en Inglaterra, elaboraban champán en Francia y eran agentes de Bolsa en Madrid; la firma de Pedro Juan de Zulueta, ya mencionada en relación con Julián, se interesó durante un tiempo en la trata habanera, en colaboración con su primo Julián, como se probó en el proceso por tratante contra el hijo y heredero del fundador, Pedro José, que tuvo la suerte de verse absuelto. El proceso se originó cuando un buque de la armada británica llevó al puerto de Boston, en 1841, al bergantín norteamericano *Tigris*, lo cual provocó tanta indignación en la ciudad que habría podido creerse que los propietarios del barco negrero eran héroes y no delincuentes.

Estas conexiones londinenses permiten comprender por qué más de la mitad del capital cubano invertido fuera de la isla, a mediados del XIX, lo fuese en Inglaterra. Había, así, negreros, como los cuñados Gabriel Lombillo y José Antonio Suárez Argudín, que después de 1830, año en que el primero de ellos fue envenenado por el segundo, crimen por el que sólo pasó breve tiempo encarcelado, empezaron a invertir en manufacturas textiles de Manchester, y en minas de carbón galesas. Las inversiones en España de estos cubanos eran tan importantes que crearon el sistema bancario del país. No había mala conciencia por el origen negrero de estas fortunas, como no la hubo medio siglo antes en Gran Bretaña ni en Estados Unidos.[30] En 1836 el embajador británico en Madrid, George Villiers, que luego como lord Clarendon fue ministro de Exteriores con Gladstone, escribía a su hermano: «Todos los españoles que no son completamente indiferentes a la abolición de la trata son contrarios a ella. Creemos que debería ser decisivo un llamamiento al humanitarismo. Esta palabra no se entiende... Cuba es el orgullo, la alegría y la esperanza de España... el lugar de donde vienen los ingresos y a donde va todo español arruinado con el fin de robar ad libitum.»[31]

En 1835, John Eaton, embajador norteamericano en Madrid, que antes fuera un discutido secretario de la Guerra con Andrew Jackson, dijo al ministro de Exteriores español, el liberal Narciso de Heredia, conde de Ofalia, que Estados Unidos no tenía por qué preocuparse por la actividad abolicionista británica, pues en Norteamérica se cuidaba bien de los esclavos, y la prueba de ello era que se multiplicaban tan rápidamente como los blancos.

No había duda de que en Estados Unidos se comerciaba con esclavos. Firmas como la de Franklin & Armfield ganaron dinero comprando esclavos en Virginia y enviándolos por mar, como en la vieja trata transatlántica, a Nueva Orleans, de donde se les podía transportar a Natchez u otros lugares Mississippi arriba. La misma firma enviaba centenares de esclavos al año, por tierra, hacia el Sur. Se ha

sugerido que las ganancias de este comercio de esclavos proporcionaron el capital para la marcha hacia el Oeste. No pudo ser así, porque entre 1810 y 1860 su volumen fue demasiado pequeño para ello. De todos modos, algunos sureños propietarios de esclavos, especialmente en los estados fronterizos y en los de la costa del Atlántico, criaron «sistemáticamente» esclavos para la venta, alentando así la poligamia y la promiscuidad; los hijos solían venderse en estados del sudoeste.

Pero durante la primera mitad del siglo XIX, los capitanes norteamericanos se dedicaban, más que al tráfico interno clandestino, a la trata internacional, especialmente con Brasil y Cuba. Probablemente la mayoría de los gobiernos norteamericanos deseaba acabar con este comercio, pero los tratantes seguían siendo influyentes en el Congreso y ningún gobierno de Washington podía aceptar que un buque británico capturara un barco norteamericano y que se condenara a muerte a su capitán por dedicarse a la trata, como se explica en el apéndice segundo.

En los años treinta del siglo, Gran Bretaña llevó a cabo la completa emancipación de los esclavos de su imperio, como lo hicieron muchos de los estados de Estados Unidos y los nuevos países latinoamericanos. Esto fue en parte resultado de la renovada agitación del movimiento antiesclavista, encabezado en el Parlamento por Thomas Fowell Buxton; en parte se debió al efecto de la destructora rebelión de los esclavos de Jamaica en diciembre de 1831, y en parte a que el gobierno *whig* [liberal] estaba dispuesto, después de aprobarse en 1832 la ley de reforma del sistema electoral (llamada Gran Reforma), a prestar atención preferente a algo nuevo. Entre 1830 y 1832 el movimiento antiesclavista celebró miles de mítines. Pero aun así los liberales sólo estaban dispuestos a actuar si contaban con cierto apoyo de los conservadores, que a su vez se manifestaba solamente cuando los jefes de este partido estaban convencidos de que los plantadores de las Indias occidentales, entre los cuales había varios diputados, como sir Robert Peel, padre, y el padre de Gladstone, estaban satisfechos con lo que se proponía.

La ley de 1833 determinó la emancipación de setecientos cincuenta mil esclavos. A partir del 1 de agosto de 1834 los niños menores de seis años quedarían libres, mientras que los adultos y los niños mayores serían aprendices durante seis años, antes de ser libertados; todos quedarían libres el 1 de agosto de 1838. La promesa de veinte millones de libras como indemnización consiguió que esta ley fuese aceptada por los plantadores.

Se ha discutido mucho sobre las ambigüedades y las consecuencias de esta famosa medida. Baste decir que de momento causó desilusión entre los esclavos adultos. Si debían ser libres, ¿por qué aguardar cinco años? El efecto a largo plazo fue la decadencia de la industria azucarera de las Indias occidentales británicas; así, en Jamaica el número de plantaciones de caña descendió de seiscientas setenta en 1834 a trescientas treinta en 1854, y no hubo ninguna me-

jora en la productividad que compensara por el cambio de situación de la mano de obra, como ocurrió en circunstancias similares en Cuba, donde la superficie de tierra dedicada a la caña descendió en esos veinte años en casi setenta mil hectáreas.

Aunque el fin de la esclavitud en el imperio británico tuvo efectos sobre la opinión internacional, no condujo a la abolición definitiva de la trata internacional, que Wilberforce y sus amigos habían comenzado a atacar una generación antes. Los abolicionistas, que contaban con sociedades antiesclavistas en todas las ciudades británicas, que distribuían treinta y cinco mil impresos de propaganda cada año, que recaudaban innumerables ayudas de hasta cincuenta libras por persona, y que organizaban peticiones, no disponían de cifras exactas, como tampoco las tiene el historiador. Pero parece que incluso en la tercera década del siglo el número de esclavos transportados de África al Nuevo Mundo fue de sesenta a setenta mil por año, es decir, más de quinientos mil en ese decenio, es decir, más que en los momentos culminantes de la trata a finales del siglo XVIII. Las ganancias por esclavo entregado eran superiores a las del XVIII, acaso de tres a cinco veces mayores. En África los precios bajaron y al parecer lo que se veía como interferencia de los británicos hizo subir los precios en las Américas.

31. ESFORZADOS EMPEÑOS

> El *Brazen* sigue navegando a sotavento en la ensenada de Benin, aguardando el arribo de los mensajeros del interior. Durante su estancia he logrado detener, tras una persecución de cuarenta y seis horas, a la goleta española *Iberia* con cuatrocientos veintitrés esclavos a bordo, y también al buque inglés con un cargamento de aceite de palma, por llevar a cabo una transacción con esclavos, pues el capitán, según declaraciones de su tripulación, ha vendido cuatro negras... al capitán del navío español en el río...
>
> Comodoro BULLEN al Almirantazgo,
> Londres, 28 de enero de 1826

El sistema jurídico internacional que Gran Bretaña intentaba fomentar, con la esperanza de poner fin a la trata, y para el cual obtuvo la colaboración nada entusiasta de otras naciones, era inusitado. En 1830 había ya cuatro tribunales de arbitraje mixtos en Sierra Leona, La Habana, Paramaribo y Río de Janeiro. El primero lo presidían un juez británico, uno español, uno holandés y uno brasileño; los otros, los presidían un juez británico y uno de la nación de la sede. En caso de estar en desacuerdo, los jueces recurrían al arbitraje de sendos comisionados de sus mismas nacionalidades; estos comisionados echaban a suertes cuál de los dos estudiaría el caso y tomaría la decisión final.

Puesto que ni Francia ni Estados Unidos reconocían los tribunales ingleses, los franceses llevaban sus casos a Gorée y los norteamericanos los llevaban al puerto estadounidense del que había zarpado el buque delincuente.

A los poquísimos ingleses acusados de participar en la trata no los juzgaba una comisión mixta sino un tribunal del Vicealmirantazgo con sede en Sierra Leona. Sin embargo, el único juicio de un reconocido tratante fue el de Pedro de Zulueta, celebrado en Londres.

Según las leyes que condenaban la trata, los buques capturados por la armada, ya fuera británica o de otro país, eran decomisados y vendidos al mejor postor; la mitad del producto de la venta iba al gobierno bajo cuyo pabellón navegaba el buque, y la otra mitad iba a los que lo habían capturado: un dieciseisavo al almirante de la flota, dos dieciseisavos al capitán y el resto era repartido entre la tripulación. Ésta era la estructura burocrática y legalista de este vasto sistema de filantropía internacional. Cabe señalar que después de 1828 los holandeses no asignaron ningún juez al Tribunal Mixto, con lo cual el juez británico se vio obligado a tomar a solas la decisión que le pareciera más acertada.

Dado lo vasto de los territorios que debía vigilar la flota británica

en África occidental, y debido a la renuencia de las otras potencias a colaborar con la cruzada de un modo algo más que simbólico, o, como ocurría con Francia, a la negación tajante de actuar contra buques que no fuesen franceses, Gran Bretaña tuvo que ampliar su flota. Sir Francis Collier, oficial que había luchado junto a Nelson en la batalla del Nilo, estaba en 1821 al mando del *Tartar* (treinta y seis cañones), el *Pheasant* (veintidós), el *Morgiana* (dieciocho), el *Myrmidon* (veinte), el *Snapper* (doce) y el *Thistle* (doce). Hasta 1816 en la lista que había confeccionado la armada británica de las armas que llevaban los buques aptos para el patrullaje no figuraban los *carronade*, cañones de corto alcance que disparaban una pesada bola con una carga ligera y a baja velocidad, aunque los barcos solían llevar hasta una docena de ellos; esto cambió después de esta fecha, de modo que en la lista de la flota del comodoro Columbine, del que hablamos en el capítulo veintiocho, el *Amelia* habría figurado con cincuenta y seis cañones, en lugar de treinta y ocho, y el *Kangaroo* y el *Trinculo*, con veintidós, en lugar de dieciocho; además, las goletas más grandes se reclasificaron como fragatas; un ejemplo sería el *Myrmidon* del capitán Leeke, en 1821, del que hablaremos en el capítulo treinta y dos, que no era sino una goleta normal que medía la mitad que el *Amelia*, el buque insignia de Irby en 1808, y con la mitad de potencia de fuego. Las funciones de esta flota eran múltiples: debía estar preparada para combates en alta mar, capturar buques negreros extranjeros y proteger a los mercantes legítimos.

Hasta con los refuerzos de Collier, la flota inglesa en África occidental se veía debilitada porque se componía todavía de barcos viejos, todos de las guerras napoleónicas, de mástiles altos y fáciles de detectar. En 1862 lord Palmerston se quejaba de que «ningún almirante mayor y ningún consejo del Almirantazgo se han interesado nunca por suprimir la trata... Si había alguna carraca especialmente vieja y lenta, lo más seguro es que acabara en las costas de África tratando de atrapar a los veloces clípers norteamericanos».[1] Si bien exageraba, lo cierto es que los buques negreros, «goletas pequeñas y veloces», dejaban atrás con suma facilidad a los navíos de la armada más poderosa del mundo.

Ya en 1822 los británicos añadieron barcos de vapor a la armada, pero eran demasiado lentos para África occidental, donde había sólo tres lugares en los cuales repostar carbón: Sierra Leona, Fernando Poo y Luanda. La excepción fue el primer vapor de ruedas, el *Pluto*, más veloz que la mayoría de negreros. El capitán Denman recordó que en las tercera y cuarta décadas, sólo disponían de «pesados y voluminosos bergantines de diez cañones... cuyo modelo habría podido ser un almiar».[2]

Efectivamente, el contraste con los buques negreros causaba risa. Según la descripción que hizo el viajero norteamericano George Coggeshall, los barcos de la trata en la isla danesa de Saint Thomas solían ir «armados con grandes cañones». De hecho, los únicos barcos ingleses que en los años treinta resultaban eficaces eran los ne-

greros capturados, *Black Joke* y *Fair Rosamond*, cuya superioridad habría podido demostrar a Estados Unidos y Francia que las actividades marítimas británicas en las costas de África no eran precisamente aptas para un supuesto proyecto de dominio mundial.

Las únicas zonas de la costa africana que se patrullaban con regularidad eran las ensenadas de Benin y Biafra, y aun allí las fragatas británicas solían mantenerse a sesenta y cinco kilómetros de la costa, entre los puertos negreros más notables; debido a la escasez de barcos y dinero, se veían obligadas a pasar por alto otros puertos, lo que dejaba miles de kilómetros abiertos a la actividad de los tratantes. El capitán de un buque de la trata capturado en el río Gallinas en 1833 indicó cuán inadecuada era la patrulla: explicó al Tribunal Mixto en Sierra Leona que había hecho antes trece viajes sin problemas; en una carta escrita en 1826 desde el río Bonny, el capitán Vidal decía que aún allí «había [a menudo] doce buques de la trata y doce mercantes británicos que estaban cargando aceite de palma». El gran empresario Macgregor Laird calculaba que de 1827 a 1834 el famoso mercado de esclavos en el delta exportó «como poco» más de veintiocho mil esclavos por año.[3]

¿Qué podía hacerse? En 1827 el capitán William Owen, de la flota en África occidental, que tenía la mira puesta en negreros brasileños y cubanos, afirmó que la única esperanza de poner fin a la trata consistía en establecer una base en Fernando Poo, a fin de controlar la costa del delta. Esta isla pertenecía a España, que no la había usado mucho. Owen sugirió que se apostaran allí dos barcos de vapor británicos y se fundara un asentamiento. Owen detuvo ilegalmente a dos barcos portugueses dedicados al comercio con esclavos al sur del Ecuador y puso a los esclavos que encontró a bordo a construir un fuerte para combatir la trata, con el dudoso pretexto de que sus vidas correrían peligro si los mandaba a Sierra Leona.

Su sucesor, el coronel Edward Nicolls (lo habían apodado «Nicolls el luchador» por haber participado en más de cien batallas navales en la última guerra), creía que serían más eficaces los tratados entre Gran Bretaña y los monarcas dedicados a la trata. Con frecuencia adquiría, sin permiso, propiedades para la Corona y consiguió que el rey Guillermo, de Bimbia, le cediera la franja entre la isla Bimboa y el río del Rey, en los Camerunes: «los tres islotes en la bahía de Ambosey», informó Nicolls, «podrían convertirse en pequeños Gibraltares a un coste bajo». En su opinión, si se lo pedían, el duque Ephraim, el principal jefe del Viejo Calabar, pronto aboliría la trata en su territorio, a cambio de una subvención. Pero en esa época el gobierno británico no tenía ambiciones imperialistas en el África occidental continental.[4]

Para colmo, los treinta y cinco mil esclavos liberados en el cuarto decenio por los ingleses tuvieron mala suerte, pues casi todos fueron enviados a trabajar como peones cerca de Freetown, mientras que algunos aceptaron ir a las Indias occidentales británicas como aprendices. La trata continuaba aún en Sierra Leona; de hecho, el jefe al

otro lado del Sierra Leona, frente a Freetown, ordenaba sin cesar a sus súbditos que «cruzaran el río en canoas y capturaran un par de negros teóricamente libres». La continua llegada de «inexpertos africanos liberados», casi todos varones, provocaba una gran inestabilidad en la colonia que habría de ser la nueva «cuna de la civilización africana».

Por supuesto que la armada inglesa obtuvo algunos triunfos; uno de los más importantes fue la captura del *Veloz Pasajera*, un enorme buque con quinientos cincuenta y cinco esclavos a bordo, al parecer propiedad del principal negrero cubano Joaquín Gómez, por el *Primrose* al mando del capitán Boughton, tras una batalla en la que murieron casi cincuenta marineros españoles y tres británicos. En septiembre de 1831, en la ensenada de Benin, el capitán Ramsay del *Black Joke* mandó dos botes tras dos buques hispanos sospechosos de ser de la trata, el *Rápido* y el *Régulo*, a los que avistó saliendo del río Bonny; ambos «dieron la vuelta, navegaron a toda vela río arriba y desembarcaron corriendo. Durante la persecución vimos cómo arrojaban a sus esclavos por la borda, encadenados en pares por los tobillos, dejando que nadaran o se hundieran... Todos en los botes vieron gran número de hombres, mujeres y niños luchando por mantenerse a flote... Ciento cincuenta infelices murieron así». Ramsay dijo que él y sus hombres observaron cómo los tiburones se dirigían hacia los africanos y los destrozaban. Al registrar el *Régulo* encontraron a doscientos cuatro esclavos, pero en el *Rápido* no quedaba ninguno y sólo consiguieron sacar a dos cautivos del agua.[5]

También los tratados parecían inadecuados. Los capitanes británicos podían detener a barcos que transportaran esclavos, pero nada podían hacer contra los que proyectaran hacerlo. Más tarde el capitán Denman recordaría que «no teníamos poder sobre el buque [interceptado] hasta que hubiesen embarcado a los esclavos. En consecuencia, si un buque de guerra se hallaba en un puerto lleno de buques de la trata, como he visto que ocurría en Ouidah, con diez o una docena... a la vez, mientras el buque de guerra se encontrara en el puerto, ellos no embarcaban esclavos; en cuanto el buque de guerra se perdía de vista, los embarcaban y todos los navíos levaban anclas y zarpaban. El crucero solía perseguir al barco equivocado y, al cabo de cien millas, el capitán de éste se burlaba de él, diciendo que se había hecho a la vela como pasatiempo».[6] Además, Londres aún no tenía derecho a registrar y capturar barcos portugueses al sur del Ecuador, aunque en 1833 el *Snake* interceptó el *Maria da Gloria* cerca de Río y comprobó que llevaba cuatrocientos esclavos de Luanda, sobre todo niños menores de doce años. El procedimiento tras la detención de un buque era tan engorroso y en ocasiones tan ruinoso que muchos de los esclavos supuestamente liberados morían a causa de los retrasos.

A la larga, la consecuencia fue un nuevo tratado con España mediante el cual ambas armadas podían capturar los barcos que lucieran la bandera de cualquiera de los dos países en los que hubiera equi-

po apto para la trata, definido cuidadosamente: escotillas con enrejado, que no se cerraban; más separaciones o mamparos en la bodega o en cubierta de las necesarias para un navío dedicado al comercio lícito; tablas adicionales que pudieran colocarse con el fin de formar una segunda cubierta para los esclavos; grilletes, esposas, botes; mayor cantidad de agua en barriles o tanques de la que pudiera beber y usar la tripulación; un número extraordinario de tanques u otros receptáculos para líquidos; más barreños para la comida de los que requería una tripulación normal; una caldera excesivamente grande; una cantidad desproporcionada de arroz u otros alimentos, y más esteras de las habituales en un buque mercante. De hecho, esto permitía a los británicos actuar con más eficacia contra los negreros hispanos. Además, el tratado declaraba con exagerado optimismo que la trata española quedaba «total y finalmente abolida en todo el mundo».[7]

Los diplomáticos ingleses dedicaron mucho tiempo al tratado; habían transcurrido nueve años desde que Canning mencionara el tema y definiera el término «equipo». Sin embargo, como en España, y más aún en Cuba, la promulgación de la ley se retrasó, los tratantes y plantadores de la isla creyeron que nunca se haría respetar.[8] A la sazón la primera guerra carlista estaba desgarrando a España y era inconcebible que Madrid hiciera algo que trastornara a los contribuyentes y mercaderes cubanos. Los negreros cubanos se sintieron alentados por el ejemplo portugués y aprendieron de los norteamericanos, de modo que empezaron a llevar pabellones lusos o estadounidenses para usarlos cuando les conviniera, y algunos incluso cambiaron de nacionalidad; el cónsul inglés en La Habana, Charles David Tolmé, el primer cónsul que hubo allí, informó de que los tratantes pretendían establecer más y mayores factorías en la costa africana a fin de asegurarse un buen y continuo suministro de esclavos, y que disponían de buques con el «equipo» adecuado para transportarlos a través del Atlántico.

Después de la firma del tratado de 1835 la armada británica funcionó con mayor eficacia. De 1830 a 1835, su flota en África occidental capturó diez buques por año, mientras que de 1835 a 1839 el total ascendió a treinta y cinco, casi todos con Cuba por destino.

El tratado establecía también que los desdichados emancipados fuesen asignados al gobierno del crucero que los hubiese liberado, cláusula que permitía a Londres trasladar a los africanos manumitidos a Trinidad o Jamaica. En Cuba se nombró un protector de los esclavos liberados; el primero fue Richard Madden, periodista, médico y viajero irlandés, que había vivido en Jamaica, donde intentó poner en marcha los cambios que debían asegurar la eficacia de la abolición de la esclavitud, esfuerzo que calificó de farsa en su *A Twelve Month Residence in the West Indies During the Transition from Slavery to Apprenticeship* (*Doce meses de residencia en las Indias occidentales durante la transición de la esclavitud al aprendizaje*). Dedicó sus primeros años en Cuba a salvar a los negros emancipados antes de que el tratado de 1835 entrara en vigor; en teoría estos esclavos

salvados debían ser enviados a las colonias británicas, pero el capitán general Tacón se negó a dejar que los recién emancipados desembarcaran en La Habana, de modo que en 1837 la armada británica mandó a este puerto su buque de línea *Romney*, botado en 1815 y apostado en Jamaica. La presencia de este «bastión del abolicionismo en el corazón de la esclavitud», según palabras de Fernando Ortiz (pero también, al menos eso les parecía a muchos, un insulto al orgullo hispano), supuso para los ingleses un recuerdo humillante del fracaso de su política. Tacón prohibió a la tripulación mayoritariamente negra de este buque que desembarcara en Cuba; así, cada tarde, cuando paseaban con su familia por la Alameda de Paula, los prósperos mercaderes cubanos contemplaban este buque aislado.

Por fin, el mismo año en que España firmó el tratado con Gran Bretaña, Portugal abolió formalmente la trata, gracias al marqués Sá de Bandeira, quien, deseoso de crear un nuevo «Brasil en África», presentó un proyecto de ley que prohibía la importación y exportación de esclavos con fines lucrativos, aunque no impedía que los súbditos lusos pudiesen trasladar diez esclavos de un dominio portugués a otro, ni que los importaran al África lusa, transportándolos por tierra. Sin embargo, esta ley resultó de nuevo letra muerta, pues con el pabellón luso todavía podían encubrirse numerosas importaciones ilícitas en Brasil y exportaciones a Cuba.

Tres años después, en diciembre, lord Palmerston, el impaciente y apasionado ministro de Exteriores británico, enfurecido por no poder acabar con la trata brasileña, decidió «cortar el nudo» en lo referente a las patrullas navales, como él mismo dijo, y así permitir que su armada capturara todo buque con bandera portuguesa, donde fuera que estuviese, si lo pillaban con esclavos a bordo o con equipo apto para la trata.

Contradictorio, calculador, con frecuencia vulgarmente nacionalista, fanfarrón y, por encima de todo, débil, Palmerston era quien dominaba la política exterior de su país; se veía como el heredero espiritual de Canning y ciertamente se dedicaba en cuerpo y alma a la abolición de la trata, si bien su posición sobre la esclavitud como tal resultaba ambigua. En la Universidad de Edimburgo, por medio de Dugald Stewart, un discípulo de Adam Smith, había escuchado las opiniones de este último acerca del libre comercio. De niño había viajado por Europa y presenciado la Revolución francesa; pero nunca fue ni a España ni a Portugal, dos países cuya política deseaba cambiar, aunque al parecer leyó el *Quijote* en español en la escuela.

Ya en 1807, unos meses después de la aprobación de la ley que abolía la trata en Gran Bretaña, fue elegido para el Parlamento; trabajaba duro y obligaba a su personal y a sus embajadores a hacer lo mismo. Un reciente biógrafo suyo insiste en que en realidad nunca le interesó encabezar una cruzada contra la trata y que la patrulla naval que debía borrarla no encubría un gran proyecto imperial; que,

de hecho, menospreciaba a africanos y portugueses; que creía que a los reyes africanos «medio desnudos y salvajes» no podía pedírseles que respetaran los tratados contra la esclavitud o de otra índole, y que «la pura verdad es que, entre las naciones europeas, la portuguesa ocupa lo más bajo de la escala moral». Talleyrand, embajador francés en Londres, opinaba que «se apasiona por los asuntos públicos... hasta el punto de sacrificar los intereses más importantes a su resentimiento», o sea, un caso agudo de «exceso de celo». Para Palmerston, «con el tiempo la raza anglosajona se convertirá en amo de todo el continente americano... por sus cualidades superiores, comparadas con las de los degenerados americanos españoles y portugueses». No obstante, afirmaba que Gran Bretaña debía hacer todo lo posible por evitar el engrandecimiento de Estados Unidos.

El fallo en su política con respecto a la abolición del comercio con esclavos fue que nunca se dio cuenta de que los gobiernos con los que trataba —en España, Portugal y Brasil— eran débiles y que ocasionalmente debían gastar todas sus energías en evitar una guerra civil o incluso en ganar una que se estuviese librando, conflictos en los que los británicos, como los franceses, participaban a veces, situación que no lo hacía más tolerante. Tampoco vio que con cada confesión de debilidad interior, el gobierno español se volvía más dependiente de la «siempre fiel» isla de Cuba. España precisaba las inversiones de hombres como Joan Güell, que invirtió su fortuna cubana en la industria catalana, al tiempo que Santander prosperaba porque suministraba harina a Cuba y la regente María Cristina invertía en el azúcar cubano.

Muchos otros funcionarios británicos compartían el desdén que Palmerston sentía por otros pueblos; el encargado de negocios en Brasil de 1838 a 1844, William Ousley, por ejemplo, creía que los brasileños eran «presumidos, mediocres y ostentosos»; su sucesor, James Hudson (conocido como «Hudson el Prisas», mote que le puso Disraeli), decía de los africanos, «pequeños bárbaros que hablan un dialecto de monos», que no podía esperarse que mandaran pedir a África la prueba de que no habían nacido esclavos y aseguró a Palmerston que los gobiernos brasileños eran todos «igual de depravados, corruptos y abominables».

La resolución que impulsó a Palmerston a promover su nueva y agresiva política en 1838 se debía en parte a los argumentos de una nueva escuela de abolicionistas cuáqueros, que opinaba que la flota en África occidental debía retirarse, por ser un fracaso. Entre estos cuáqueros estaba el entusiasta Joseph Sturge, concejal de Birmingham, que había aprovechado la experiencia que le daban sus viajes a las Indias occidentales y a Estados Unidos y que en 1839 fundó la Sociedad Antiesclavista Británica y Extranjera; con esta nueva organización pretendía fomentar con eficacia la abolición de la esclavitud en todo el mundo, como secuela de la de la trata, y se oponía al uso de la fuerza, pues «la extinción de la trata se conseguirá mejor con el uso de medios de naturaleza moral, religiosa y pacífica».

Por la misma época, sir Thomas Fowell Buxton fundó una nueva Sociedad para la Extinción de la Trata. Según Buxton, hijo de un cuáquero, que se casó con una Gurney de Norfolk cuyo padre era cervecero y diputado, se había demostrado la ineficacia de las patrullas navales y sólo debían mantenerse para garantizar el comercio legal; se oponía al uso de la fuerza —a fin de cuentas era medio cuáquero—, pero su principal preocupación consistía en asegurar la regeneración de África mediante el desarrollo agrícola. Creía que Gran Bretaña debía establecer varias factorías a orillas y cerca del Níger, como alternativa a la trata. Los ministros británicos leyeron su influyente obra, *The African Slave Trade and Its Remedy* (*La trata africana y su remedio*), publicada en 1838. Al igual que Macgregor Laird, como parte de su campaña contra la trata buscaba ideas positivas para la recuperación moral de África que llevaran, mediante la ocupación, a un concepto de imperio muy lejano de las intenciones de los primeros abolicionistas.

Buxton irritaba tanto al primer ministro, el relajado lord Melbourne, como al rimbombante ministro de Exteriores, lord Palmerston, a quienes también amargaban a menudo hombres como lord Brougham, quien usó su vasto, aunque movedizo, poder para mofarse de sus antiguos amigos en el gobierno: «Hacemos una pausa, vacilamos, palidecemos y temblamos», se burló en una ocasión, «ante la antigua y consagrada monarquía de Brasil, el terrible poder de Portugal y el poder compacto, consolidado y abrumador de España».[9] Con todo, el gobierno aceptó que debía analizar el proyecto de Buxton y para empezar Palmerston ofreció cincuenta mil libras a España por la isla de Fernando Poo, además de enviar, en 1841, una flotilla de tres vapores río Níger arriba, con más de seis millones de cauríes como divisa, a fin de promover la idea del comercio legal; sin embargo, el paludismo y la fiebre amarilla la hicieron fracasar. Charles Dickens se burló de la negociación surrealista de la expedición con el *oba* de Aboh y la usó como modelo de su señora Jellyby, de *Bleak House*, cuyos ojos «tenían la extraña costumbre de parecer que miraban a lo lejos, como si... no viesen nada más cerca que África».

Con el argumento de que dada la independencia de Brasil toda trata transatlántica practicada por Portugal era ilegal, Palmerston presentó ante el Parlamento un arbitrario proyecto de ley que daría a la armada británica el derecho a detener a todo navío portugués, así como los barcos que no lucieran bandera ninguna, pues «no tenían el justo derecho de reclamar la protección de ningún país», si se comprobaba que tenían «equipo» apto para la trata.

Pese a los ataques, la Cámara de los Comunes aprobó la ley. Protestó el vizconde de Torre de Moncorvo, el astuto embajador portugués, uno de los pocos diplomáticos de ese siglo que supiera algo de cómo funcionaban los puertos, pues antes de ir a Londres había sido superintendente de Aduanas y Tabaco en el norte de su país. Con gran arrogancia, Palmerston le contestó que su gobierno podía declararle la guerra si le apetecía. La Cámara de los Lores rechazó la

ley, gracias a la oposición del duque de Wellington —con quien Torre de Moncorvo se había puesto en contacto—, que creía que este proyecto representaba una afrenta a un antiguo aliado y constituía una violación del derecho internacional.

Sin embargo, en la siguiente sesión parlamentaria se presentó de nuevo el proyecto y lo aprobaron en agosto de 1839, pese al continuo rechazo de Wellington, según el cual más valía declararle la guerra a Portugal que aceptar el derecho de visita generalizado, cosa que daba a la ley un «talante criminal».[10] En cuanto a la posición legal, tenía razón, pero no tuvo en cuenta el hecho de que, como diría en 1849 el comandante Riley a una comisión especial de la Cámara de los Comunes, «cualquiera que haya estado dos meses en la costa reconocerá un buque negrero por sus maniobras; un navío legal se pondrá al pairo cuando uno se lo pide».[11] Francis Swanzy, hombre de negocios, testificó ante otra comisión que «hasta un aficionado puede hacerse una opinión [acerca de cuándo se trataba o no de un buque negrero] por la inclinación del mástil, el color de las velas, lo cuadrado de las vergas y lo bajo de su casco».[12]

En su redacción final, la nueva ley permitía a los capitanes británicos capturar tanto los buques portugueses como los que no tuvieran nacionalidad, que llevaran esclavos a bordo o sólo equipo apto para la trata, si navegaban en las costas de África, ya al sur, ya al norte del Ecuador, en ríos como en alta mar; mandarlos al más cercano tribunal del Vicealmirantazgo británico; desembarcar los esclavos liberados en el asentamiento británico más próximo y entregar capitán y tripulantes a Portugal para que los juzgaran. La definición del «equipo» era la misma que hemos descrito para el tratado con España.

El gobierno de Lisboa ofreció firmar un tratado semejante al anglohispano, a condición de que Londres dejara de exigir el pago de sus deudas, idea que Palmerston rechazó sin pensárselo dos veces. Escribió a su embajador en Londres que debía hacer entender que «la firma de un tratado sobre la trata es un asunto que ahora sólo compete a Portugal...», por lo que Portugal no ofrecía nada.[13] Con su habitual arrogancia, ordenó a la armada que tratara de igual manera y capturara a todo barco negrero brasileño, para mandarlo al Tribunal Mixto anglobrasileño. Pretendía reforzar la flota en África occidental hasta alcanzar catorce navíos en 1841, entre ellos un nuevo y veloz bergantín de diez cañones, el *Waterwitch*.

El *Waterwitch* capturó cuarenta negreros, todo un récord. Además, la armada contaba ya con la ayuda de un sistema de espionaje a todo lo largo de la costa africana, compuesto de «servidores de los reyes o jefes locales que nos daban... en secreto... cualquier información que quisiéramos». Los oficiales perspicaces de la armada creían que la trata «ha disminuido a la mitad de lo que era antes», como diría el capitán Denman a una comisión en 1842.

Los barcos brasileños y cubanos tenían que usar la bandera norteamericana si querían eludir a la armada británica, cosa que, hay que reconocerlo, les resultaba sumamente fácil. El presidente Martin

Van Buren —«el pequeño mago de Kinderhook», que conoció a Palmerston en 1831, durante el breve tiempo que fue embajador en Londres— se quejó en 1839 al Congreso de esta práctica y exigió una ley más estricta para evitar una situación que permitía que ese año veintitrés barcos (propiedad de Manzanedo, Zulueta y Gómez) zarparan de La Habana enarbolando la bandera estadounidense. Pero el Congreso no se sentía muy dispuesto a dar ese paso, pues la Cámara de Representantes estaba repleta de propietarios de esclavos que no querían siquiera oír mencionar el tema de la esclavitud. Para colmo, en 1837, una crisis financiera frenó casi todas las iniciativas en casi todos los campos. El largo debate sobre si en el distrito de Columbia debía aceptarse la esclavitud puso de manifiesto que los diputados del sur consideraban «fanático» a cualquiera que hablara de la abolición de la esclavitud, como John Quincy Adams de Massachusetts o William Slade de Vermont, aun cuando se quejaran de que camino del Capitolio se habían visto «obligados a desviarse para que una "recua" de esclavos, encadenados entre sí por el cuello, pudiera seguir su caminata hacia el mercado nacional de esclavos». Había ya dos millones quinientos mil esclavos en Estados Unidos, algo que, en opinión de James Henry Hammond de Carolina del Sur, constituía «la mayor de las bendiciones que la amable Providencia ha otorgado a nuestra gloriosa región»; su colega, «Waddy» Thomson, también de Carolina del Sur, llegó a insistir en que la esclavitud era «esencial para conservar la libertad humana», mientras que William Cost Johnson, de Maryland, creía que seguir siendo esclavos era una bendición para los africanos. Los abolicionistas, aun en el norte del país, eran todavía una minoría y hacía poco que en Boston habían obligado a uno de los principales enemigos de la esclavitud, William Lloyd Garrison, a desfilar maniatado por la calle, para burlarse de sus ideales.[14]

Alrededor de 1840 la desconfianza hacia Gran Bretaña era aún mayor en Estados Unidos de lo que había sido en 1824: ¿no estaba el abolicionismo británico activo en Texas? La emancipación en 1833 de los esclavos ingleses causó alarma, pues los plantadores del sur creían que necesitaban más que nunca a sus esclavos y veían en los británicos una amenaza a esta clase de mano de obra, aun cuando fuesen consumidores de su algodón. Por más que Palmerston se esmerara en explicar al embajador de Washington en Londres, o el embajador de Londres en Washington al ministro de Exteriores norteamericano, cómo funcionaba ahora la trata, cómo se conducían los capitanes fraudulentos, cómo usaban su bandera y cuán esencial era que se condenara a todos los buques norteamericanos equipados para la trata, Estados Unidos se negaba siempre a conceder el derecho de registro.

Un curioso asunto puso de relieve el fracaso norteamericano en su actuación contra la trata. En verano de 1839 el teniente Charles Fitzgerald entró en el puerto de Nueva York en el bergantín *Buzzard*, escoltando al bergantín *Eagle* y a la goleta *Clara*, dos buques norteamericanos que había capturado y que llevaban esclavos a bordo. Am-

bos pertenecían a mercaderes de La Habana; sus tripulantes eran españoles o portugueses, salvo por los capitanes, que reconocieron haber sido «contratados para evitar que los cruceros británicos capturaran y detectaran a los navíos». Dos semanas después acudió otro buque británico, el *Harlequin*, vigilando otro negrero estadounidense, el *Wyoming*; al cabo de unos meses, el *Dolphin* llegó con dos goletas dedicadas a la trata, el *Butterfly*, construido en Baltimore, y el *Catharine*. Todos, menos el último, llevaban esclavos a bordo cuando los capturaron, y las seiscientas cucharas de madera y trescientos cincuenta pares de esposas, así como tablas con las que construir una cubierta para esclavos encontradas en el *Catharine* demostraban claramente el propósito del viaje; por añadidura, el capitán norteamericano llevaba instrucciones de los propietarios sobre cómo convencer a quienes lo abordaran de que los españoles y los portugueses a bordo eran pasajeros.

Pese al apoyo que recibieron los negreros en Nueva York y Baltimore, el presidente Van Buren ordenó al fiscal general Benjamin F. Butler que, de ser posible, los procesara. Butler decidió que no podía enjuiciar a los capitanes de los dos primeros navíos porque los buques pertenecían a españoles; el capitán Fitzgerald zarpó, pues, con ellos y su cargamento, hacia las islas Bermudas, donde el tribunal del Almirantazgo se negó a actuar, y luego, de nuevo al otro lado del Atlántico, a Sierra Leona. Aunque al llegar había perdido al *Eagle*, el tribunal procesó y confiscó el *Clara*.

Mientras tanto, en Nueva York, el fiscal acusó al *Catharine*, al *Butterfly* y al *Wyoming*, detuvo a sus propietarios, Robert W. Allen, John Henderson, John F. Strohm y Francis T. Montell, mercaderes de Baltimore, y los llevó a juicio. El juez Betts confiscó el *Butterfly* y dejó ir al *Catharine*, so pretexto de que no podía condenarlo por la mera presencia de equipo sospechoso. El juez del Tribunal Supremo, Roger Brooke Taney, fue aún más lejos. Aunque lo habían criado como un aristócrata del sur, tenía esclavos como su predecesor John Marshall, apoyaba la esclavitud como institución y había ejercido de abogado durante años en Baltimore, deploraba una práctica que, declaró, había deshonrado tanto a Baltimore como a la bandera de Estados Unidos, de modo que condenó y confiscó los buques. Esto significó un cambio y parece que durante un tiempo no se vendieron esclavos en esa próspera ciudad.

Dado el escándalo que provocaba el uso frecuente de la bandera norteamericana por los buques negreros, en los últimos meses de 1839 Van Buren mandó cruceros a patrullar las costas africanas, algo que no se hacía desde los años veinte. Esta fuerza tenía dos misiones: primero, como «medida de precaución para proteger los navíos norteamericanos de las molestias indebidas» (resulta fácil adivinar de quién), y, segundo, sólo (o eso parece) «detectar a los extranjeros que ondean, sin la debida autorización, la bandera de Estados Unidos».

Dos oficiales zarparon hacia África: el capitán John S. Paine, en el *Grampus*, y el comandante Henry Bell —un sureño a quien el almi-

rante Farragut encargaría durante la guerra civil que izara la bandera de la Unión en el Ayuntamiento de Nueva Orleans—, en el *Dolphin*. Ambos detuvieron a varios buques negreros con doble documentación. Paine convino prudentemente con el comandante de la flota británica, William Tucker, capitán del *Wolverene*, que detendría a cualquier buque claramente dedicado a la trata que no luciera la bandera estadounidense y esperaría a que acudiera a registrarlo un crucero británico. El comandante Tucker, por su parte, detendría a todo buque con bandera norteamericana sospechoso de ser negrero hasta que Paine acudiera a registrarlo. Cuando Paine informó a Washington de este inteligente plan, se le dijo que era «contrario a los conocidos principios» del gobierno, de modo que tuvo que ocuparse en solitario de los más de cuatro mil quinientos kilómetros de costas. Con esto se retrasaba aún más la colaboración angloamericana.

En aquellos tiempos los oficiales de la armada británica practicaban registros en buques que lucían pabellón norteamericano, justificadamente a su entender e ilegalmente y con arrogancia, a juicio de Washington. Pongamos por caso el *Mary*, propiedad de Joaquín Gómez, con tripulantes españoles y documentación que probaba que se trataba de un buque negrero hispano; ondeaba la bandera de Estados Unidos cuando lo interceptó el capitán Bond de la armada británica. Andrew Stevenson, el embajador estadounidense en Londres, nacido en Virginia, dijo a Palmerston que a la actitud del capitán Bond «no le faltaba nada para constituir una flagrante y audaz indignidad y muy poco para sumirlo en un acto de abierta y directa piratería».

Palmerston replicó que sabía que «los buques de guerra británicos no están autorizados a visitar y registrar los barcos norteamericanos en alta mar, pero que si se detiene un barco del que existen buenas razones para sospechar que es de propiedad española, y si lo llevan a un puerto donde haya un tribunal mixto británico y español, los comisionados... pueden condenarlo, pese a que navegara con bandera norteamericana».[15] De hecho, hubo numerosos casos como éste, entre ellos los del *Douglass*, el *Iago*, el *Hero*, el *Tigris*, el *Seamew*, el *William*, el *Frances* y el *Jones*. Todos con su pequeño drama, todos un escándalo internacional menor.

La respuesta de Andrew Stevenson fue: «es mi deber, pues, expresar a Su Señoría, de nuevo y con claridad, la firme determinación de mi gobierno de que su bandera sea la salvaguarda y protección de todos sus ciudadanos... La violación de las leyes de Estados Unidos compete exclusivamente a sus autoridades...». En otra ocasión, Stevenson insistió en que «no cabe la más mínima posibilidad de que se disculpe, ya no digamos que se justifique, el ejercicio de este derecho [de registro]... Nada importa que los navíos estén equipados para la trata o que participen en ella activamente, y por tanto el derecho de registrar o detener a los buques de la trata ha de limitarse a los barcos... de las naciones con las que ha firmado un tratado». Palmerston repuso que no podía imaginarse que Estados Unidos pretendiera en serio que su bandera supusiera un refugio para los negreros y sugirió

que se diferenciara entre el derecho de registro y el derecho de visita: «A menos que se adopten algunas medidas para comprobar que los navíos y los barcos son norteamericanos, las leyes y los tratados para la supresión de la trata no pueden hacerse respetar.» «Existe el derecho de averiguar de un modo u otro el carácter del navío, y se comprueba con su documentación y no con el color de la bandera que pueda desplegar», insistió.

«Le aseguré en seguida», dijo Stevenson, «que, en ninguna circunstancia podía el gobierno de Estados Unidos consentir el derecho de otra nación a interrumpir, abordar o registrar sus navíos en alta mar». A Palmerston se le antojaba absurdo que un mercante se eximiera de un registro al «izar un empavesado con los emblemas y los colores de la bandera norteamericana... El gobierno de Su Majestad espera que no falte mucho para el día en que el gobierno de Estados Unidos deje de confundir ambas cosas que son por naturaleza absolutamente distintas, para que se fije en las cosas y no en las palabras y para que, al entender la gran y absoluta diferencia entre el derecho a registro que ha sido, hasta ahora, el tema de discusión entre ambos países, y el derecho de... visita que casi todas las demás naciones cristianas se han otorgado mutuamente para la supresión de la trata, se una a la liga cristiana y ya no permita que los buques y súbditos de la Unión participen en empresas que sus leyes castigan como piratería».[16]

Así pues, durante parte de 1841 las relaciones entre Gran Bretaña y Estados Unidos fueron tan malas que Andrew Stevenson informó a Washington que en Londres existía «la impresión generalizada de que la guerra es inevitable». Al mismo tiempo, el general Cass, el anglófobo embajador norteamericano en París, hacía cuanto podía por evitar que Francia estuviese de acuerdo con Gran Bretaña, fuera cual fuese el tema; aplaudió cuando en 1841 Francia se negó a ratificar el Tratado Quíntuple firmado en Londres (entre Gran Bretaña, Francia, Rusia, Austria y Prusia), que establecía que la trata constituía piratería y autorizaba a cualquier buque de guerra que estuviera disponible a registrar todo buque mercante que perteneciera a una de las potencias firmantes «del que se sospeche, razonablemente, que participa en el tráfico de esclavos». Esta negación francesa (debida en parte al resentimiento, una respuesta del ministro de relaciones galo Guizot a su colega británico Palmerston, quien, en un demagógico discurso electoral pronunciado en la ciudad de Tiverton, se había empeñado en criticar la política de Francia en Argelia) impidió que el derecho de registro se convirtiera en una política marítima europea. Por iniciativa propia, Cass había enviado a Guizot una nota en la que advertía a los europeos que no debían usar la fuerza para alcanzar sus objetivos.[17]

Palmerston se esforzó asimismo en ampliar a todo el Atlántico la zona de colaboración entre Gran Bretaña y Francia; pero hasta en esto se vio frustrado, probablemente por influencia del general Cass, aunque también por el trato brusco que dispensaron en diciembre de

1841 los británicos a los tripulantes del *Marabout*, un buque mercante —que no negrero— nantés. Una oleada de sentimiento antibritánico se apoderó de la opinión pública francesa, alimentada por la prensa; hasta *Le Constitutionnel*, que siempre había defendido todo lo inglés, insistió el 6 de enero de 1842 en que «la filantropía no es sino un pretexto para la acción británica», y otros periódicos se mofaron de la «santa filantropía» inglesa. Así, en Francia el incidente tuvo consecuencias de lo más adversas para la causa abolicionista, que los defensores de la esclavitud y la trata tildaban todavía de conspiración inglesa.

Al igual que en la relación anglonorteamericana, entre Francia y Gran Bretaña había problemas más graves que la trata. La política con respecto a Egipto, por ejemplo, casi había provocado una guerra entre ellos en 1840. Entre Estados Unidos y Gran Bretaña los problemas incluían la frontera de Maine, el territorio de Oregón, y el incendio del buque estadounidense *Caroline* en Niágara, en 1837. Todas estas disputas se entrelazaban y lo de la trata no hacía sino acentuar, y mucho, los inevitables resentimientos.

También eran difíciles para Inglaterra las relaciones con Brasil, donde los nuevos gobiernos liberales, que obstaculizaban hasta cierto punto la trata, fueron pronto derrocados, no sin numerosos incidentes entre británicos y brasileños, como, por ejemplo, cuando el teniente Cox, del *Clio*, llegó a las islas Piuma, a un kilómetro de Campos y unos doscientos cuarenta de Río, y capturó a un buque negrero con trescientos esclavos a bordo; la semana siguiente, cuando Cox y sus hombres se abastecían de agua en Campos, fueron atacados por gentes que trabajaban para los tratantes; hirieron a cuatro marineros y secuestraron a los demás. El encargado de negocios británico protestó y los marineros fueron liberados, pero el ministro de Exteriores brasileño, Aureliano, comentó en tono apasionado que «preferiría que borrasen a Brasil de la lista de naciones a que se viera sometido a la vergonzosa tutela de otra que se arrogara el derecho a interferir imperiosamente en la administración interna de mi país».[18]

En la mente de los brasileños la continuación de la trata estaba ligada cada vez más a la soberanía y a la supervivencia nacionales, e incluso los ministros deseosos de disminuirla, que no abolirla, o que sentían amistad hacia Gran Bretaña, tuvieron que evitar dar la impresión de estar cediendo ante esta potencia.

La trata con Cuba parecía ir en aumento. En 1837, por ejemplo, David Turnbull, un abolicionista inglés que había viajado a las Indias occidentales, incluyendo Cuba, creía que de los setenta y un buques negreros que se dedicaban a la trata en las costas de la isla, cuarenta eran portugueses (aunque probablemente fuesen propiedad de cubanos); diecinueve, españoles; once, norteamericanos, y uno, sueco; añadía que algunos se habían construido en Liverpool y que «hace poco se han alzado dos espaciosos almacenes para la recepción y venta de africanos recién llegados... bajo las ventanas de la residencia de Su Excelencia [el capitán general], uno con capacidad para mil

y el otro para mil quinientos esclavos... Están llenos en todo momento».[19] Por la misma época el comandante británico que patrullaba la costa, el capitán Tucker, informó que el capitán general hispano recibía dieciséis dólares por cada esclavo desembarcado; el comandante de la armada, cuatro; el recaudador de aduanas, siete, y otros funcionarios, algo menos. A la sazón los esclavos costaban más de trescientos dólares.

Gran Bretaña seguía empeñada en presionar a España. A finales de la quinta década pidió un censo de todos los esclavos en Cuba e insistió en que se confiscaran cuantos hubiesen llegado después de 1820. En Madrid, el Consejo de Estado español rechazó el plan por considerar que supondría «renunciar a la autoridad del gobierno de una nación libre e independiente, así como confesar públicamente su impotencia». Continuaba con una ofensiva intelectual: ¿no habían importado esclavos todas las naciones blancas en su tiempo?, y hacía uso por primera vez de un argumento que se repetiría sin cesar: «¿no había sido siempre mejor la situación [o sea, el trato dispensado a los esclavos] en las colonias hispanas que en las otras?». El incremento de esclavos en Cuba, agregaba faltando a la verdad, no tenía nada que ver con la trata, sino que «se deriva del matrimonio y la crianza de esclavos», al igual que en Estados Unidos.[20]

Además, el Ayuntamiento de La Habana aseguró que si se hacía un censo como el que pedía Londres, los criollos se rebelarían. Mariano Torrente, economista y escritor, alegó que el nivel de vida de los esclavos españoles era mucho más favorable que el de los campesinos de Europa. ¿Qué derecho tenía Gran Bretaña, que había pagado tan escueta recompensa a España, a pedir la destrucción de la enorme inversión en sangre y dinero en las Antillas? Evidentemente, habiendo destruido su propia prosperidad en Jamaica, ahora quería hacer lo mismo con Cuba.[21] Fueron muchas las personas que formularon comentarios semejantes, sin duda con la aprobación del nuevo capitán general de la isla, general Joaquín de Ezpeleta y de su sucesor, el general Pedro Téllez Girón, príncipe de Anglona, que ostentaron el cargo apenas tres años entre los dos, de 1838 a 1841. Resulta obvio que, igual que en 1817, el gobierno español ordenó a sus representantes en Cuba no hacer caso del tratado. Así lo manifestó el general Tacón, en otra parte de la extraordinaria carta a la que ya nos hemos referido, escrita en 1844: el gobierno no dejó dudas de que lo que quería era resistir tanto como pudiera a la exigencia de «Su Británica Majestad» para que se impidiera la continuación del incumplimiento del primer tratado.[22] Así pues, no es de extrañar que los funcionarios cubanos se mostraran obstinadamente hostiles a la agresiva filantropía británica.

Mientras el capitán general Ezpeleta ostentaba el cargo en Cuba, el papa Gregorio XVI entró en la controversia acerca de la esclavitud y en 1839 publicó una bula que, con lenguaje propio de un puro abolicionista, prohibía a los cristianos participar en la trata. En ella se quejaba de que los negreros trataban a los esclavos «como si fuesen

verdaderas e impuras bestias» y los acusó de fomentar guerras a fin de tener cautivos que vender. Por tanto excomulgaría a quienes comerciaran con esclavos. Por fin, en 1840 la *Gaceta de Madrid* publicó la bula y el cónsul británico Tolmé pidió que se hiciera lo mismo en Cuba. El capitán general, príncipe de Anglona, se negó; todo esto resultaba tan asombroso para un cónsul de Inglaterra como para el representante del rey católico.

Al principio el siguiente capitán general, Jerónimo Valdés —un asturiano cuya amistad con el nuevo dictador liberal de España, general Espartero, al que apoyó en el golpe de 1840, le valió el nombramiento en Cuba—, parecía deseoso de cumplir con el espíritu de la bula. En 1808, cuando estudiaba Derecho, participó en el alzamiento contra los franceses en Oviedo y más tarde fue jefe del Estado Mayor del último virrey que combatió la independencia peruana; tras años de luchar en los duros valles y las montañas aún más duras de lo que Bolívar denominó esa «cámara de horrores», estuvo al mando de la mitad del ejército monárquico que sufrió tan terrible derrota en Ayacucho en 1824. Llegó a Cuba en 1841 a los cincuenta y siete años e informó de inmediato a los tratantes de que, transcurridos seis meses, confiscaría todo buque negrero que atracara en cualquier puerto de la isla. Esta declaración, la primera hecha en este sentido por un funcionario español de su rango, le convirtió en el niño mimado de los británicos en La Habana, al menos durante unos meses. Pero en octubre de 1841 cambiaron de opinión al enterarse de que Valdés había recurrido, como lo habían hecho sus predecesores, a la débil excusa de que sólo podía actuar contra los tratantes en alta mar y no en la isla. Pese a esto, capturó algunos esclavos importados ilegalmente y les envió copias de sus propias instrucciones de respetar la ley, cosa que no había hecho ningún funcionario de Cuba. En marzo de 1842, un barco de la armada hispana llevó incluso a un negrero capturado al puerto de La Habana, y en junio Valdés declaró ilegal la compra de barcos en el extranjero y su registro como españoles, lo que constituía un fuerte golpe a la costumbre de adquirir excelentes y veloces navíos en Baltimore. Ahora bien, Valdés era un estratega y un patriota, no un idealista; su actitud se debía a lo que consideraba la necesidad de dar la impresión de estar cediendo a por lo menos algunas exigencias de Londres, a fin de evitar que el aparentemente destructivo abolicionismo de Gran Bretaña le derrotara, con el consiguiente riesgo para España de perder Cuba.

Con todo, la idea de acabar con la trata provocó inevitables quebraderos de cabeza a este responsable capitán general. Se debatió con preguntas como si los plantadores debían hacer entrega de los esclavos recién comprados, caso de que los descubrieran; de si se podía efectuar un registro oficial de las plantaciones en busca de africanos importados, y de si debía detener a todos los que participaban en una expedición negrera o sólo al capitán y al propietario del buque. En marzo de 1843 planteó éstas y otras preguntas en un memorándum a Madrid, pero nunca recibió respuesta.

Para entonces se había convertido en el blanco de los ataques de los tratantes; al toparse por primera vez con un gobernador que no estuviese dispuesto a colaborar con ellos y aceptar sus sobornos, montaron una feroz campaña contra él en Madrid. Una muestra de los incontables documentos que los apoyaban: en 1842 la Diputación de Santander anunció que, cuando de todas partes del reino se alzaba un sentido clamor contra las exigencias del gobierno británico, que, so pretexto de humanidad, pretendía arruinar las Antillas españolas, la Diputación no podía por menos que unir su voz a la de tantos que sentían la sangre de Castilla correr por sus venas. De hecho, como escribió a Palmerston el embajador de Londres en Madrid, Aston, el gobierno español dependía todavía «enteramente de los ingresos de esa isla para satisfacer las apremiantes exigencias del Estado». También se suponía que detrás de la defensa británica de la abolición se ocultaba realmente la intención de conquistar la isla; así, Gaspar Betancourt Cisneros, un ilustrado plantador, escribió a su amigo, el escritor Domingo del Monte, que Gran Bretaña tenía la fuerza, el conocimiento y la voluntad de conseguir el fin de la trata y que, si no lo hacía, era porque pensaba alcanzar sus siniestros designios por medios siniestros.[23]

Entretanto, asombrosamente, el abolicionista David Turnbull había sido nombrado cónsul en La Habana. Había sido corresponsal del *Times* en Madrid, donde el astuto embajador británico George Villiers (quien había negociado, con gran paciencia, el tratado de 1835) despertó su interés por el problema de la trata. La personalidad de Turnbull era difícil de calibrar; su colega en Estados Unidos, Campbell, le describió como «un tipo quebrado de Glasgow, con más presunción que talento, un gran fanático que no hace caso de la verdad». Los españoles veían en él a un archivillano. Valdés le odiaba, pues Turnbull le había acusado de estar tan dispuesto como sus predecesores a aprovecharse de la trata. Según Richard Cobden, el apóstol británico del libre comercio, interfería en los asuntos cubanos a tal punto que «más que nada está amargando los sentimientos de Cuba y España». Para los abolicionistas, en cambio, era un héroe y hasta un mártir.[24]

Por supuesto, éstos eran tiempos de nerviosismo en Cuba; los esclavos estaban inquietos y habían estallado revueltas en varias plantaciones. La trata disminuyó a principios de los años cuarenta, en parte, como veremos en el capítulo treinta y cuatro, debido a la competencia de Brasil. Los españoles acusaron a Turnbull, como habían acusado al doctor Richard Madden, de exagerar los hechos en sus informes, de tratar de provocar una revuelta de esclavos, de alentar a los emancipados a reclamar su libertad ante el consulado y hasta de incitar a sus amigos criollos a declarar una república abolicionista bajo protección británica. Algo de esto era cierto y es probable que consiguiera la libertad de unos dos mil emancipados.

A modo de respuesta, Palmerston insistió no sólo en que España no tenía derecho a pedir la destitución de Turnbull sino también en

que Londres deseaba poder destituir a todos los funcionarios cubanos, empezando por el capitán general. Las opiniones de Turnbull, declaró, eran las de la nación británica en su conjunto. Este enfoque arbitrario asombró a los españoles; sin embargo, a pesar de que todos lo veían como un hombre empeñado en fomentar una revuelta de esclavos, Turnbull permaneció un año más en el cargo, hasta que en junio de 1841 le despidió el prudente sucesor de Palmerston, lord Aberdeen, que dijo al embajador hispano en Londres que de momento no insistiría en lo del censo de esclavos. Por su parte, al preguntarles lo que pensaban del plan de Turnbull, Valdés se granjeó el antagonismo de los plantadores, quienes se opusieron por abrumadora mayoría a nuevas concesiones. ¿Quién quería en La Habana a un «metodista fanático» que fuese a la vez juez, acusador e instigador de revueltas de esclavos?

Antes de irse, Turnbull, que se había refugiado en el *Romney*, una carraca inglesa anclada en la bahía de La Habana, declaró que la indignación pública no tardaría en barrer el degradante espectáculo de la esclavitud en las Antillas. El capitán general Valdés sugirió serenamente que alma tan humanitaria debería prestar más atención a Irlanda y a India que a los países extranjeros. En su opinión el plan de Turnbull equivaldría a abandonar la isla y él, un veterano de la lucha contra la independencia peruana, prefería dimitir antes que tener algo que ver con tal rendición.

De hecho, y él lo sabía, en Cuba se producían ya algunas manifestaciones contra la trata. José de la Luz y Caballero, director de la Sociedad Económica y filósofo popular, se oponía a ella; lejos, en París, el exiliado historiador José Antonio Saco no cesaba de publicar documentos sobre el mismo tema. Luego, Domingo del Monte, nacido en Venezuela y amigo del doctor Richard Madden y del cónsul Turnbull, alegó que España sólo permitía la continuación de la trata desde África para evitar una rebelión de los criollos; por tanto, veía en la trata un instrumento de opresión hispana.

También en Madrid el ambiente empezaba a cambiar. Dos miembros de la Sociedad Antiesclavista Británica y Extranjera visitaron al economista Ramón de la Sagra y le convencieron con sus argumentos; De la Sagra escribió, pues, una carta publicada en diciembre de 1840 en *El Corresponsal*, pidiendo la supresión de la trata como paso hacia la abolición de la esclavitud misma. Los cubanos, alegó, haciendo eco a Adam Smith, se equivocaban al creer que la mano de obra de los esclavos era superior a la de los hombres libres.

Turnbull había sido nombrado «superintendente de los africanos liberados» en las Bahamas. En 1842 regresó a Cuba en una goleta, con unos negros británicos libres; pretendía liberar a unos negros de las Bahamas que en su opinión habían sido secuestrados. Desembarcó cerca de Gibara, en la costa septentrional, pero en esta ocasión le acusaron explícitamente de querer organizar una rebelión de esclavos, le detuvieron y deportaron y le advirtieron que no regresara jamás. Quizá tuvo suerte de que no lo ejecutaran, cosa que muchos es-

pañoles pidieron. Lord Aberdeen, de quien hablaremos más adelante, suprimió el cargo de Turnbull, aunque le nombró juez del Tribunal Mixto angloluso en Jamaica por siete años.

A fin de apaciguar a sus críticos tras lo que el mundo tomó por una modesta victoria de la presión de Londres, España aprobó en 1842 un nuevo código sobre la esclavitud. Por un lado era más severo que el anterior: los esclavos de una plantación no podían visitar a los de otra; la jornada laboral sería de dieciséis horas en época de cosecha y de diez el resto del año. Por otro lado, contenía algunas concesiones: los esclavos que delataran una conspiración serían manumitidos; los ancianos sin medios de manutención serían mantenidos por los amos para los que habían trabajado. En un esfuerzo para que los esclavos domésticos trabajaran el campo el gobierno impuso un gravamen de un peso por criado.

Frente al continuo obstruccionismo brasileño, español o cubano y a las complejas actitudes de Francia y Estados Unidos, el gobierno británico había ido cambiando su enfoque del problema de la trata en África. Hemos visto que ya había firmado tratados que incluían cláusulas contra la trata con tres potentados de África oriental, el rey del Madagascar oriental, el sultán de Zanzíbar y el imam de Mascate. Entonces, ¿por qué no ampliar esto a África occidental?, pensó John Backhouse, del Ministerio de Exteriores, y los oficiales de la armada apostados en esa zona recibieron órdenes de iniciar negociaciones para conseguirlo.

La primera oportunidad de poner las nuevas medidas en vigor surgió en circunstancias sorprendentes. En 1840, a petición del gobernador de Sierra Leona, el capitán Joseph Denman, aquel resuelto oficial al que ya hemos mencionado, hijo del presidente del Tribunal Supremo, desembarcó con los marineros de tres buques de guerra, los bergantines *Wanderer*, *Rolla* y *Saracen*, de dieciséis cañones, en la base de la trata española del estuario del río Gallinas, obligó al rey local a aceptar su intervención, destruyó los más importantes barracones en Dumbocorro, Kamasura, Chicore y Etaro y liberó a los ochocientos cuarenta y un esclavos encerrados en ellos. Palmerston estaba encantado: «Tomar un nido de avispas es más eficaz que capturar a las avispas una a una», proclamó triunfante. Mientras Denman quemaba los barracones, los africanos de la zona se hicieron con las provisiones de los bergantines, incluyendo las que pertenecían a la célebre señora Lightburne, de la que hablaremos en el próximo capítulo: prendas y tejidos de algodón y lana, por supuesto, pero también pólvora, aguardiente y otras mercancías. Los mercaderes españoles huyeron río arriba. Gracias a esta intervención, el hijo del rey de la zona firmó el primero de los nuevos tratados.

Esta acción impresionante conmocionó a todos en la costa africana, y más aún cuando otros oficiales de la armada británica siguieron el ejemplo de Denman: el capitán Blount, río arriba; el capitán Nurse, en una factoría negrera en el río Pongas, al norte de Sierra Leona; el capitán Hill, en el barracón «del señor François», en Sher-

bro; en la isla de Corisco, frente a Gabón, el comandante Tucker se hizo con mucha mercancía y capturó al factor Miguel Pons, y en Ambriz y Cabinda, en Loango-Angola, el capitán Matson destruyó ocho barracones propiedad de tratantes brasileños y españoles. Cuando una comisión de la Cámara de los Comunes preguntó al capitán Matson cómo sabía que uno de los mercaderes era negrero, su cáustica respuesta fue que «la única prueba fue encontrar esclavos encadenados en las factorías».[25] Cuando en Londres Juan Tomás Burón acusó a Matson de invadir su propiedad, explicó que los esclavos eran cuatro mil, valorados en cien mil libras.

Con la influencia de Denman, varios reyes de la costa firmaron tratados mediante los cuales se abolía la trata a cambio de una modesta compensación; se efectuaría un «vigilante, constante e incansable bloqueo», seguido de la quema de los barracones. Más tarde, el capitán Matson recordaría que había recibido órdenes de «intentar conseguir el visto bueno de los jefes nativos para destruir los barracones de esclavos que encontráramos; en algunos casos, debíamos hacerlo aunque no tuviéramos permiso. Sin embargo, nunca nos costó obtener el consentimiento, gracias al pago de una mínima subvención, y [así] destruimos la mayoría de los barracones en la costa».[26]

Estas acciones también provocaron conmoción en La Habana, donde, según el cónsul británico, los tratantes parecieron «quedarse paralizados cierto tiempo... Venían a expresarme gran pesar y remordimiento por haberse dedicado a tal empresa, y esperaban que si se dedicaban al comercio legal harían mucho bien».

Entretanto, al recuperar los ciudadanos de Nueva Inglaterra el control de la política exterior de Estados Unidos, las relaciones anglonorteamericanas mejoraron por fin. Daniel Webster, un gran orador, fue nombrado secretario de Estado y en la legación de Washington en Londres Edward Everett, de Harvard, sustituyó al virginiano Andrew Stevenson. Es cierto que Webster creía que, como la esclavitud acabaría por desaparecer, no valía la pena hablar de ella, pero esto no obstaculizó su eficacia como político.

Mientras tenían lugar estos hechos, el austero, culto y sutil lord Aberdeen sucedió a Palmerston al frente del Ministerio de Exteriores. Según Gladstone, sus asombrosos rasgos expresaban «una naturaleza carente de toda tendencia a la suspicacia», que en algunos aspectos le hacía más diplomático y eficaz que Palmerston en lo referente a la trata. A diferencia de su antecesor, quien despreciaba a españoles y portugueses, trató de entenderlos; comprendía el punto de vista de los brasileños y nunca les amenazó. Pero no por esto cedió en nada. Gladstone le veneraba. Su única obra publicada, *An Inquiry into the Principles of Beauty and Grecian Architecture* (*Investigación sobre los principios de la belleza y la arquitectura griega*), le diferencia de los demás estadistas de su época.

El nuevo embajador de Londres en Washington era el experimentado Alexander Baring, ahora lord Ashburton, ilustrado banquero y director del banco Baring que ya en 1818 había hablado de la trata en

la Cámara de los Comunes y al que ya hemos mencionado. Fue funcionario del gobierno de Peel en 1834 y poseía la enorme ventaja de haber conocido los Estados Unidos de la época de Thomas Jefferson. Ni Aberdeen ni Ashburton abandonaron el objetivo de Palmerston, si bien cambiaron de lenguaje; así, Aberdeen sugirió que los oficiales de la armada renunciaran al derecho de visita de los buques mercantes norteamericanos cuando sólo sospecharan que llevaban esclavos y que ofrecieran una indemnización si había invasión de propiedad. Con todo, reafirmó el derecho de los británicos a visitar aquellos navíos de los que se sospechaba que fueran españoles aun cuando ondearan pabellón norteamericano. La diferencia entre lo que planteaban Palmerston y Aberdeen era nula, pero sus estilos contrastaban muchísimo.

El tratado Webster-Ashburton de 1842, referido sobre todo a disputas sobre fronteras, fue una muestra de la nueva atmósfera de reconciliación entre Gran Bretaña y Estados Unidos. Con él ambos países se comprometían a «mantener en servicio en la costa de África una flota o fuerza naval cuyos navíos, suficientes en número y de descripción adecuada, lleven no menos de ochenta cañones, con el fin de hacer respetar por separado y mutuamente las leyes, los derechos y las obligaciones de cada uno de los dos países para la abolición de la trata». El tratado estaría en vigor hasta que una de las partes quisiera abrogarlo, pero un mínimo de cinco años. Uno de los primeros borradores establecía que los buques de las dos armadas debían patrullar las costas africanas a pares, siguiendo el acuerdo a que habían llegado el teniente Paine y el comandante Tucker en 1839. Pero esta idea se malogró por la continua insistencia británica en apresar a los marineros hallados en buques neutrales en tiempos de guerra, y el texto final contenía apenas el piadoso entendimiento de que las dos fuerzas colaborarían entre sí «caso de ser necesario». Con todo, el tratado tenía sus enemigos en Washington, entre ellos el senador Thomas Hart Benton («El Viejo Lingote»); en el periódico *Morning Chronicle*, Palmerston, ahora en la oposición, tachó al tratado de «débil», y en un impetuoso discurso en la Cámara de los Comunes deploró que Ashburton fuese «medio yanqui», y que su lealtad fuese para con Norteamérica.

Aberdeen estaba dispuesto a reprochar a Palmerston su actitud hacia Estados Unidos: «Creo que Estados Unidos tiene motivos para quejarse», dijo. Sin embargo, durante varios años, en la intimidad de las legaciones y las oficinas gubernamentales, en el Congreso y en el Parlamento, así como en la prensa, siguieron las discusiones acerca de la naturaleza exacta del derecho de visita.[27]

Finalmente, en 1842 el fiscal general de Aberdeen presentó un informe en el que opinaba que las actividades de Denman y otros oficiales de la armada, es decir, la destrucción de los barracones, no podían justificarse con arreglo a una «perfecta legalidad».[28] De hecho, lo que hacía era confirmar con otras palabras la sentencia emitida veinticinco años antes por sir William Scott. De modo que Aber-

deen tuvo que ordenar a la armada que se «abstuviera de destruir factorías esclavistas y de llevarse a las personas esclavizadas».

Esto disgustó a los capitanes; según Matson, este cambio suponía hacer el juego a los tratantes; en 1848 dijo, en tono amargo, a los miembros de una comisión de la Cámara de los Comunes que se daba a los africanos la impresión de que «se había producido una revolución en Inglaterra; que el pueblo se había alzado y obligado a la reina a destituir a Palmerston porque éste deseaba suprimir la trata; que ahora había una revolución en Inglaterra para obligar a la reina a continuar con la trata».[29] En África los tratados que los funcionarios y la armada se habían empeñado en conseguir corrían peligro.

No obstante, los negreros, buques y hombres, se enfrentaron a principios de los años cuarenta a nuevos impedimentos; los franceses también mantenían una fuerza en África occidental, a veces tan numerosa como la británica, aunque se limitaba a la disuasión; así, entre octubre de 1842 y marzo de 1843, tres buques de guerra galos «visitaron» veinticinco barcos, veintitrés de los cuales eran británicos; uno, sueco, y uno, de Hamburgo. Abundaban los incidentes. Por su parte, Estados Unidos tenía sus propios buques, al igual que los españoles y los portugueses; estos últimos se sentían, en contadas ocasiones, obligados a intervenir, al menos cara a la galería y lo mismo ocurría con la diminuta armada brasileña.

32. LOS PUERTOS DE LA TRATA EN EL SIGLO XIX

> El comercio de esclavos ha sido el principio fundamental de mi pueblo. Es la fuente de su gloria y de su riqueza...
>
> El rey Gozo de Dahomey al capitán Winniett, de la armada de Estados Unidos, 1840

> El testigo Pepper dijo: «Yo era esclavo y vivía con mi amo, don Crispo, en Gallinas. Se incendiaron los barracones y corrí hacia los botes del barco grande. Un hombre me dijo que si iba hacia los ingleses me harían libre. Huí el mismo día que llegó el barco grande. Vi a muchos esclavos, hombres, mujeres y niños, en el barracón. Me trajo de Cosso hace unos cuatro años un hombre negro que me vendió al español, don Crispo... Don Crispo compra esclavos y los vende a los españoles...»
>
> Declaración en el primer informe a la Comisión Especial sobre la trata, 1849

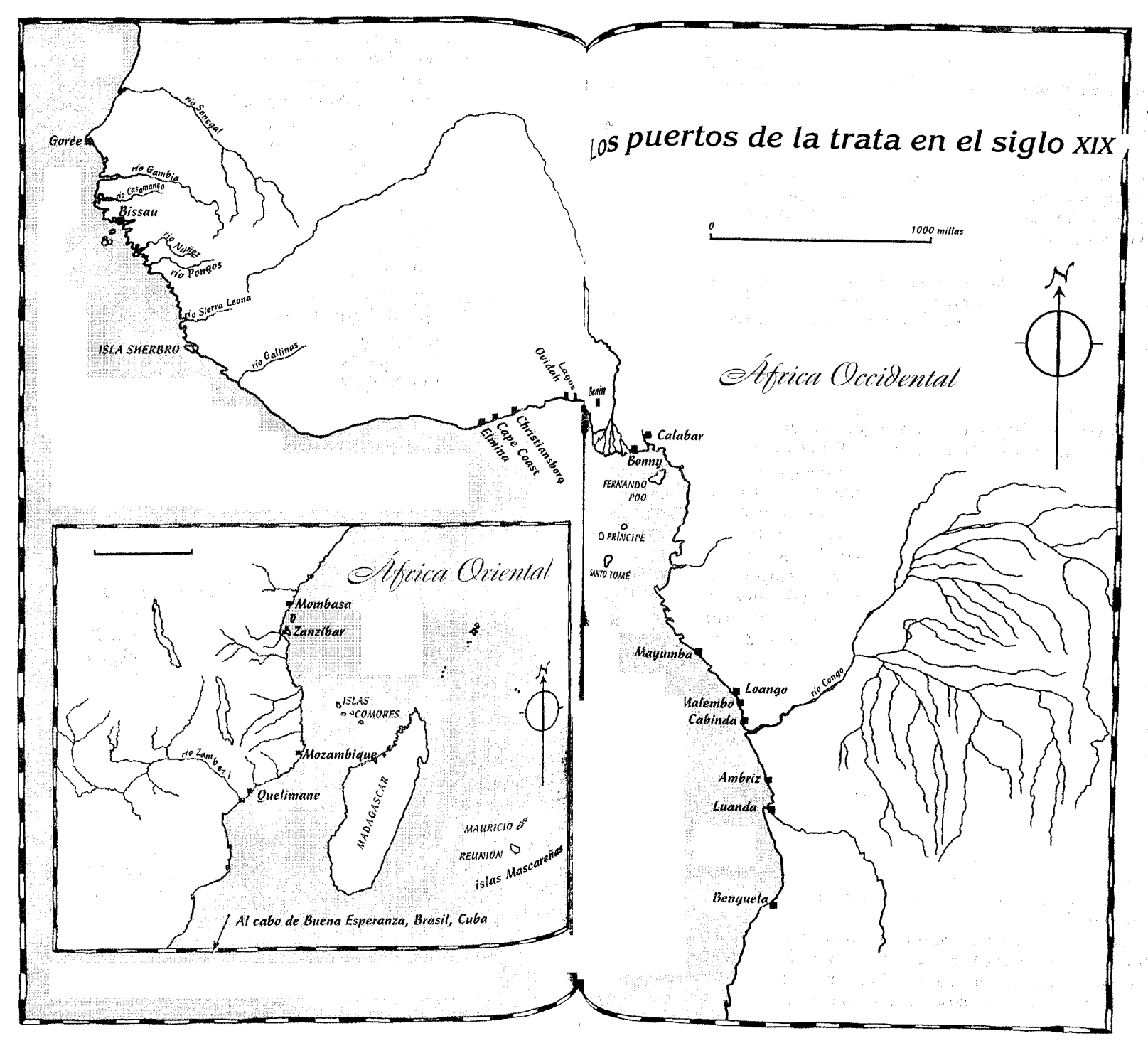
En estos tiempos de progreso de la mitad del siglo XIX, los negreros se concentraban sobre todo en el Nuevo Mundo y no en el Viejo: en Río, Bahía y Pernambuco, en La Habana, y, en menor medida, en Nueva Orleans y Nueva York. Estos hermosos puertos ocupaban el lugar que antaño tuvieron Bristol, Liverpool, Amsterdam y Nantes. En contraste con lo sucedido en el siglo XVIII, la mayoría de los barcos negreros terminaban su viaje en el mismo puerto donde lo iniciaban. El triángulo de la trata atlántica, que duró tanto tiempo, había sido sustituido por líneas relativamente rectas. Las únicas ciudades de Europa septentrional que después de 1815 seguían con operaciones de cierta importancia en la trata eran puertos franceses, como Burdeos, Le Havre y Nantes; pero incluso en ellos la trata fue decayendo y casi desapareció después de 1830, como ya hemos visto. Hubo uno o dos indicios de la continuidad de cierto comercio de esclavos en Liverpool, a mediados del siglo, pero incluso el *Maid of Islay*, interceptado en 1848 por el buque *Alert* de la patrulla naval británica, fue declarado inocente por el Tribunal de Londres, igual que lo había sido, cosa aún más curiosa, el *Augusta* de Pedro José de Zulueta en 1843, como figura en el segundo apéndice.

En Europa meridional las cosas eran algo diferentes. Los mercaderes de Lisboa seguían organizando el envío de esclavos desde los ríos de Guinea y desde Mozambique al norte de Brasil, si bien la ma-

yoría de estos tratantes marcharon a Río en los primeros años del siglo y se quedaron allí, donde los brasileños los consideraban portugueses del mismo modo que los portugueses los tenían por brasileños. Pero algunos barcos negreros se equipaban todavía en Portugal en la tercera década del siglo. De igual modo, Cádiz seguía manteniendo su papel en la nueva trata española: «equipado en Cádiz» es una nota frecuente de los comisarios ingleses en La Habana acerca de buques que llegaban a este puerto. También, en alguna medida, hacía lo mismo Barcelona, cuyos astilleros construyeron excelentes barcos a mediados de siglo para la trata con Cuba. Todavía en 1826 podían verse en la prensa española anuncios de ventas de esclavos. Los propietarios de estos buques gaditanos solían tener conexiones con La Habana. El general Tacón, capitán general de Cuba en los años treinta, escribió, apoyándose en la opinión pública, que los accionistas de muchas de estas expediciones a La Habana eran anónimos.

Las tripulaciones y los capitanes, en aquellos años, procedían de lugares aún más inesperados, como Cerdeña y los Estados Pontificios, aunque todos los participantes estaban siempre preparados para aparecer como lo que no eran. Así, por ejemplo, en la goleta francesa *Oiseau*, de Guadalupe, que iba rumbo a África en 1825, el capitán y el teniente declararon, cuando les interrogaron, que habían nacido «en Europa», aunque de hecho el *Jean Blais* era holandés, el piloto procedía de Saint-Malo, el carpintero de Le Havre y el intendente de Tolón, mientras que el cocinero y un marinero eran de Curaçao, y otros marineros venían de Marsella, Puerto Rico, la isla danesa de Saint Thomas, Alemania, Saint-Barthelémy y hasta India.[1]

Los capitanes recibían habitualmente una paga muy superior a la correspondiente en el siglo anterior; a mediados del XIX podían cobrar unos cuatrocientos dólares u ochenta y tres libras por viaje. Los capitanes cubanos aún más. Estos tratantes del siglo XIX eran a menudo más duros que sus predecesores del siglo anterior, pues con frecuencia eran gentes marginadas por la vida normal, supervivientes semicriminales de las guerras napoleónicas, marineros dispuestos a todo, como el protagonista de la novela de Édouard Corbière *Le Négrier* o el capitán de la de Mérimée, *Tamango*, hombres capaces, como Olympe Sanguine, de meter en barricas a sus cautivos para que fuera más fácil arrojarlos al mar si aparecía un barco patrullero. A los hermanos Amanieu, de Burdeos, que navegaron en el *Cantabre*, se les hubiera debido juzgar por asesinato de sus colegas y, en efecto, a uno, Joachim-Guillaume, se le juzgó por esto en Brest. En febrero de 1854, Cornelius Driscoll, un irlandés nacido en Estados Unidos, capitán del bergantín *Hope* lanzó un discurso a su tripulación que refleja muy bien su época: «Bueno, muchachos», les dijo, «no tenéis que preocuparos por los jueces de Nueva York... Que los cruceros os capturen, si quieren. Puedo sacar a cualquiera de la cárcel, en Nueva York, por mil dólares. Basta con pagar una fianza falsa y seréis libres como pájaros. Miradme. Fui a África, vendí el *Hope* en Cabinda y llevé a mis hombres al *Porpoise*, mientras cargaba seiscientos negros.


Los puertos de la trata en el siglo XIX
0
1000 millas
N
África Occidental
Gorée
río Senegal
río Gambia
río Casamança
Bissau
río Nuñez
río Pongos
río Sierra Leona
ISLA SHERBRO
río Gallinas
Lagos
Ouidah
Senin
Elmina
Cape Coast
Christiansborg
Calabar
Bonny
FERNANDO POO
PRÍNCIPE
SANTO TOMÉ
Mayumba
Loango
río Congo
Malembo
Cabinda
Ambriz
Luanda
Benguela
África Oriental
Mombasa
Zanzíbar
ISLAS COMORES
Mozambique
río Zambezi
Quelimane
MADAGASCAR
MAURICIO
REUNIÓN
islas Mascareñas
Al cabo de Buena Esperanza, Brasil, Cuba

Pero vimos lo que creíamos que era un crucero inglés, de modo que retrocedí con mis papeles, para mantenerlo lejos del *Hope*. Me convertí en pirata, dicen... Algunos entre la hez de mis marineros me delataron después y me pescaron en Nueva York... Pero aquí estoy». Se había fugado.

En 1845 Peter Flowery fue encarcelado en Salem por negrero. Había sido contratado en La Habana como capitán del *Caballero*, de noventa y seis toneladas, en el cual viajó de Nueva York a África, donde en el río Pongas compró trescientos cuarenta y seis esclavos a Paul Faber, de quien se hablará más adelante. Los desembarcó en Matanzas, en Cuba, y después de limpiar su barco, se dirigió a La Habana, donde cambió su nombre por el de *Spitfire*, que registró ante notario en Key West, en Florida. De allí puso proa a Nueva Orleans, donde Juan Sococur, de Matanzas, contrató el buque para que fuera a África, vía La Habana, donde cargaron las mercancías apropiadas, además de dos «pasajeros», Francisco Ruiz y Adolphe Fleuret, ambos tratantes. Visitaron luego a Paul Faber en el Pongas y a la señora Lightburne cerca de allí, donde les delató un antiguo marinero, Thomas Turner, al teniente Harry Bruce, que en su bergantín de guerra *Truxtum* les escoltó a Salem, ciudad en la que acusaron a Flowery de haber realizado una expedición de la trata. En el juicio, un testigo declaró que el buque no podía ser negrero, pues «los esclavos no podían estar muy cómodos encima de tablas puestas sobre barriles de agua», a lo que el fiscal del distrito, Rantoul, replicó: «Cabe suponer que también lo pensaban así los esclavos», con lo que mostró que la ironía no era imposible en aquellos tiempos en Norteamérica.

Flowery fue defendido con habilidad por J. P. Rogers, pero gracias a Rantoul se le declaró culpable. Estuvo sólo dos años en prisión y al salir navegó de nuevo, en el negrero *Mary Ann*, cuya tripulación le abandonó al descubrir, ya en alta mar, el propósito del viaje. Los marineros le dejaron en la costa africana y al mando de un piloto regresaron a Nueva York, donde se entregaron a las autoridades, sólo para ser acusados de piratería.[2]

También las tripulaciones estaban mejor pagadas en tiempos de la trata ilegal que en el pasado; en Brasil un marinero en un buque dedicado al comercio legal cobraba más o menos un dólar al día, pero en un negrero recibía hasta diez dólares. Esto explica que fuese tan fácil encontrar tripulantes. Los marineros podían tener también sus propios esclavos. El capitán Birch, de la armada británica, indicó que a veces, después de capturar un barco negrero, los marineros se le acercaban y «me pedían que les permitiera quedarse con el esclavo que pertenecía a cada uno, pues lo habían pagado... Les ponen su propia marca».[3]

Los cargamentos eran tan variados como en el pasado. Cuando el capitán Matson destruyó los barracones de Cabinda en 1842, encontró en ellos aguardiente, telas de algodón, mosquetes, tabaco, ron, pólvora, «toda clase de cosas, desde sombrillas rojas hasta pequeños utensilios... muchos de fabricación inglesa». Otro oficial, el capitán

Broadhead, pensaba que en los años cuarenta del siglo lo habitual era «ron, tabaco, balas de tela, pólvora y mosquetes». El capitán general de Cuba, Tacón, decía que los cargamentos enviados habitualmente desde La Habana eran de «pistolas, pólvora y tabaco», que, agregaba, «se depositan abiertamente en los almacenes y se marcan públicamente como destinados a África», mientras que el protagonista de *Los pilotos de altura* afirmaba que el cargamento solía ser de treinta o cuarenta pipas de alcohol, por lo común aguardiente, y ocho o diez balas de tela azul.[4] Parece que en Nantes, las telas *indiennes*, favoritas del siglo XVIII, eran todavía la mercancía más popular en la trata clandestina francesa, y que los más conocidos fabricantes de esta tela, como Fabre y Petitpierre, no vacilaban en anunciar en la prensa local que ofrecían mercancías para la trata. La conexión de los mercaderes londinenses Carruthers & Co. con Manuel Pinto da Fonseca, de Río, era a todas luces muy estrecha. Carruthers envió al cónsul una declaración favorable a Pinto da Fonseca al que describía como «uno de los mercaderes generales más considerables de este mercado», afirmación que, retrospectivamente y con nuestro conocimiento de lo que eran estas actividades «generales», no podía ser más perjudicial. En 1829, «un tercio de todas las manufacturas británicas importadas en Río acaban empleándose en el comercio con la costa de África»,[5] según declaraba el primer embajador británico después de la independencia de Brasil, lord Ponsonby, un hombre excepcionalmente atractivo, a quien Canning envió a Río, al parecer, para complacer al rey Jorge IV, celoso por las atenciones que tenía con él la amante real, lady Conyngham.

No todas estas mercancías se destinaban, evidentemente, a la trata. Pero Richard Parke & Singleton, de Kingston, en Jamaica, no habría podido dar esta excusa, pues en 1836 proporcionó el cargamento del negrero habanero *Golondrina*, como sin duda hizo con otros buques de la trata; así financiaban los mercaderes el comercio con esclavos, incluso más en Brasil que en Cuba, proporcionando a crédito las mercancías que se cambiarían en África. A un testigo ante una comisión especial sobre la trata, en Londres, se le preguntó en 1843 si se había dado cuenta de que muchas de las empresas de Brasil y Cuba participantes en la trata estaban en «correspondencia directa» con las grandes empresas comerciales de Liverpool y Londres, y de que las mercancías usadas en el comercio de esclavos «se embarcaban por orden de estas empresas en Brasil y Cuba»; el testigo contestó que se había dado cuenta de ello y que pensaba que «hay empresas en Manchester que no producen ninguna otra mercancía».[6]

En el río Pongas, en Senegambia, los lingotes de hierro servían de moneda en el siglo XIX, por esto, cuando se decía que un barco cambiaba por esclavos cierto número de lingotes podía significar que el verdadero cambio era contra catalejos, cuchillos, pistolas, navajas, tijeras, pólvora, porcelana, gorros rojos, sábanas y lentes. En África oriental lo que solía ofrecerse a cambio de esclavos era «pólvora y toda clase de mercancía, vajillas, cubertería y cuentas de cristal».

Los mercaderes que proporcionaban estas mercancías podían encontrarse con dificultades en Londres si se conseguía demostrar que sabían cómo se emplearían, pero el acto de vender algo en África a Pedro Blanco, o a Joaquín Gómez en Cuba no decidía por sí mismo la cuestión. Cualquiera a quien hallaran con un cargamento de cadenas y grilletes a bordo podía verse condenado por la trata, pero hacia 1840 la remesa de cadenas y grilletes era innecesaria, pues los herreros africanos ya sabían fabricarlas con hierro importado. Cuando a Matthew Forster, diputado y mercader, le preguntaron si los mercaderes ingleses pensaban adoptar algún plan para impedir que los tratantes obtuvieran mercancías, si él mismo se negaría a venderlas para la trata, y si creía que podría haber una coincidencia general sobre esto, contestó con acidez: «Debe saber muy poco sobre la competencia comercial o sobre la naturaleza humana quien sueñe con esto; resulta penoso escuchar las tonterías que dicen sobre la venta de mercancías a los tratantes de la costa de África. La gente olvida que no hay mercader inglés de alguna importancia que no se enorgullezca y no desee tener tratos con los importadores de esclavos de Brasil y Cuba o con los compradores de esclavos de Estados Unidos.»[7]

Gracias a la caída, a comienzos del XIX, de los precios de las mercancías manufacturadas en Europa septentrional y en Norteamérica resultaba más fácil que en el siglo anterior equipar a los tratantes. Un comerciante legítimo interesado por África, William Hutton, explicaba en 1848 a una comisión parlamentaria de Londres que el tratante «pone en el mercado tal cantidad de mercancías a precio tan bajo y de tan buena calidad, que se quedarían sorprendidos si lo vieran». Thomas Tobin, de una firma de Liverpool que acabó haciendo mejores negocios con el aceite de palma de lo que había hecho con esclavos, estimaba que el costo de estas mercancías bajó de un tercio entre, digamos, 1800 y 1848.[8]

Papel semejante tenían firmas norteamericanas como Maxwell Wright & Co. de Nueva York, Jenkins & Co. de Río y Birkhead & Pierce de Baltimore. Los hombres de negocios norteamericanos, sin embargo, estaban más interesados en vender barcos que mercancías a los tratantes. Procedían de numerosos puertos; Providence, Bristol, Salem, Beverly, Boston, Portland y hasta Filadelfia hicieron aportaciones de barcos para la trata con Brasil. Resultaba irónico que la parte de Estados Unidos cuyos políticos estaban más favor de la abolición apoyara de este modo la trata. A veces, las personas interesadas parecían confundidas. Por ejemplo, el propietario de la *Bangor Gazette* de Maine predicaba la abolición en su diario mientras se ocupaba de la construcción de buques negreros en los hermosos puertos de Maine, como Bath o Damariscotta.[9]

En 1840, a Joseph Fry, de la familia cuáquera fabricante de chocolate, le aseguraron, acaso con exageración, que nueve de cada diez barcos de la trata cubana se construían en Estados Unidos, sobre todo en Baltimore, «donde se dan constantes promesas de que no se emplearán ilegalmente, promesas que se quebrantan o eluden con la

misma constancia».[10] Una lista parcial de tratantes indica que se construyeron como mínimo cuarenta y cuatro barcos fuera de Maryland en los años cuarenta y cincuenta del siglo, y veintitrés en Baltimore. A veces, estos buques eran muy modernos. El comandante Charles Riley, capitán de la armada británica, que patrullaba delante de la costa de Benin en 1848, capturó el *Rasparte* de Bahía, buque de ciento cinco toneladas, «construido para batir a cualquier navío» británico; pudo capturarlo sólo porque su capitán no se preocupó de evitarlo. «Nunca vi nada tan hermoso», dijo, y puntualizó que podía atravesar el Atlántico de Bahía a Lagos en veinticuatro días. También en Portugal seguían construyéndose buques para la trata.[11] Un capitán británico capturó uno construido en el Duero en 1848. Por la misma época, los vapores hicieron su aparición en la trata brasileña y una década después eran ya importantes en la trata cubana.

El capitán mercante y luego tratante, educado en Florencia, Théodore Canot (Theophilus Conneau), hijo de un oficial de Napoleón y de una italiana y hermano de François, que fue médico de Napoleón III en la prisión de Ham y en París, describió cómo en la bahía de La Habana «esos audaces barcos tratantes, con sus cascos en flecha y mástiles muy inclinados se apoderaron de mi imaginación».[12] A diferencia de sus pesados predecesores del siglo anterior, podían atravesar el Atlántico varias veces al año, ondeando, según les conviniera, muy diversas banderas. Así, el *Fanny*, casi con seguridad propiedad de Zulueta, dejó Santiago de Cuba con bandera holandesa, llegó a Viejo Calabar con bandera francesa y cuando, algo después, lo acosó una fragata británica, volvía a ondear la bandera holandesa.

El comerciante en brandy George Coggeshall, de Estados Unidos, comió una vez en Ponce, de Puerto Rico, con un capitán y un sobrecargo de un barco negrero recién llegado: «Eran hombres inteligentes y sociables», explicó, «que al hablar de la trata dijeron que era un tráfico muy humano y benévolo, pues en muchas partes de África los negros eran caníbales y muy indolentes, que las distintas tribus estaban constantemente en guerra unas contra otras, y que si no había compradores para sus prisioneros, los mataban a todos, [y] que estaban en la mayor degradación y sin utilidad ninguna para el mundo. Cuando los transportaban a las Indias occidentales pronto se civilizaban y eran útiles a la humanidad». Coggeshall dijo a uno de estos capitanes que sería mejor si transportaran los esclavos en buques más amplios y cómodos, en vez de los barcos pequeños y atestados en los cuales sufrían mucho. El capitán replicó que «los que se ocupan de la trata se han visto obligados a recurrir a todo debido a la persecución recibida por parte de miopes y mal informados filántropos», es decir, de la armada, del gobierno y los publicistas británicos.[13]

En el siglo XIX el lado africano de la trata cambió casi tanto como el americano y europeo.

Los principales Estados europeos habían establecido ya sus zonas especiales de influencia. El extremo norte de los territorios que co-

merciaban con esclavos en el valle del Senegal era ahora de influencia francesa y hasta el final de la trata, en 1831, hacían negocios allí muchos capitanes tratantes de Burdeos y Nantes, que llevaban habitualmente su cargamento a Cuba. En 1819 había aún cierta trata local; por ejemplo, sabemos de un tal Labouret, naviero del mismo Senegal, que tenía allí varias *captiveries*. Un constructor de barcos de Saint-Luis, Bougerel, miembro del Consejo de Justicia de la colonia, participaba en la trata y en 1821 enviaba el *Louise* al cercano río Casamança, además de participar en muchos tráficos locales. Saint-Louis era importante en esta época; había resistido a los británicos, durante las guerras napoleónicas, hasta 1809 y no lo devolvieron al gobierno de Luis XVIII hasta 1817. El regreso de los franceses, al mando del pedante coronel Schmaltz, coincidió con el terrible naufragio del buque *Méduse*, que el pintor Géricault tomó como tema de una de sus más famosas telas.

En 1840, sin embargo, ya no había trata en el río Senegal, cuando menos la destinada al mercado atlántico, aunque la africana y mulata continuó hasta la séptima década. Devotos jefes locales musulmanes, como Ma ba Jaxoo, estaban decididos a oponerse a la esclavitud de sus correligionarios, pero esto no impedía a estos mismos correligionarios emprender tantas incursiones como de costumbre en busca de esclavos entre los pueblos «paganos» que sobrevivían en sus cercanías, en parte para su propio servicio, en parte para la venta en las viejas rutas saharianas. Pues, como ocurría con los europeos en otros puntos de África, los franceses sólo consideraban suyas, allí, estrechas franjas de territorio, apenas pasada la ciudad de Saint-Louis. Richelieu, como Colbert y como todos los ministros del siglo XVIII, no había mostrado ningún entusiasmo por extender más allá el control político francés. Comerciantes legítimos galos, a menudo de origen mulato, trataron, después de 1810, de fomentar el viejo comercio con resina, cera y marfil, así como con aceite de palma, y hacia 1850 comenzaban ya a obtener ganancias considerables. La resina, en especial, tuvo un éxito espectacular a mediados de siglo, y el marfil crecía en importancia debido al aumento del mercado europeo de pianos, billares y abanicos. En este territorio se comenzaba también a cultivar el cacahuete y hacia 1860 la cosecha del mismo, recogida por pequeños y medianos granjeros y también por mano de obra nómada, rendía más de lo que nadie hubiese creído posible.

A menudo, camino del mercado, los tratantes hacían escala en las islas de Cabo Verde, que con frecuencia se calificaban de páramos: «Uno podría creer que después de la formación del mundo, se arrojaron al mar las rocas sobrantes», escribía en 1841 el doctor Theodore Vogel, miembro de una expedición británica al Níger,[14] y otro participante en esta fantástica empresa, el sargento de Marina John Duncan, pensaba que «el más pobre de los mendigos ingleses es un rey comparado con el más opulento» de los habitantes de las islas.[15] Pero en éstas persistía la trata. A los esclavos los traían del continente y desde las islas los embarcaban hacia Brasil o Cuba, sobre todo el

portugués Brandão y el francés Antoine Léger, los principales tratantes del lugar hacia 1820.

Gorée, la isla «verde y en forma de jamón», según el más inteligente de sus gobernantes franceses, el *chevalier* De Boufflers, situada más allá del morro de tierra al sur de Cabo Verde, ya no era un puerto de la trata en 1835, aunque seguía siendo una escala donde los tratantes norteamericanos podían embarcar a intérpretes. Después de que en 1821 se convirtiera en factoría para ciertas mercancías europeas, allí se encontraban en abundancia el ron y el tabaco de Norteamérica.

Los británicos llevaban varias generaciones establecidos en el estuario del río Gambia, pero se retiraron de allí durante las guerras napoleónicas, igual que los franceses se retiraron de su viejo puerto de Albreda. Esto dejó el río a merced durante unos años de los tratantes norteamericanos, que emplearon la región para su comercio de esclavos con Cuba. Después de 1815 regresaron los ingleses y establecieron su principal puerto no en Fort James sino en la isla de Sainte Mary, en la desembocadura del río, donde la factoría se había convertido ya en 1840 en una «muy linda ciudad», como la describió uno de sus gobernadores, el coronel Alexander Findlay. La influencia británica se extendía por lo menos a casi doscientos veinticinco kilómetros río arriba, hasta la isla Maccarthy, en un valle que durante generaciones había sido un valioso proveedor de esclavos. Los franceses y españoles continuaron en el río para la trata, o cuando menos, en beneficio de la misma. Acudían también con frecuencia navíos norteamericanos. Los tratantes franceses acostumbraban a llevar por tierra a los cautivos desde un punto de concentración en su viejo cuartel general de Albreda hacia el norte, al río Salloum, que quedaba fuera de la jurisdicción británica. Encontraban otros esclavos del Gambia en la bahía de Vitang, unos ochenta kilómetros río arriba, y los conducían al sur, siempre caminando, hacia otra factoría francesa, en el río Casamança, donde en los años veinte del siglo un gobernador negro portugués, con un barracón en Zingiehor, se ocupaba activamente del comercio de esclavos. Pero en 1840 ya casi había cesado la trata, gracias, en gran parte, a la presencia de un destacamento de tropas británicas en Bathurst.

La situación cambiaba mucho al sur del Casamança, pues funcionaba todavía una red de tratantes en el laberinto de calas, islas y lodosas orillas del estuario de los ríos Cacheu y Bissau. Este territorio había sido, en el siglo XVIII, una modesta base de la trata portuguesa, pero creció de modo espectacular en la primera parte del XIX, aunque allí se comerciaba también con pieles y cera de abeja. La multitud de riachuelos y el control de los portugueses casi imposibilitaba a los británicos intervenir, aunque durante un tiempo tuvieron una base en la fértil isla de Bolama, frente a la costa, en la desembocadura de los ríos Geba y Grande, si bien más tarde se abandonó a causa de su insalubridad.

Se decía que las factorías en el río Cacheu las abastecían princi-

palmente barcos ingleses y existe incluso la posibilidad de que mercaderes londinenses, como Forster & Co., estuvieran indirectamente relacionados allí con la trata a principios del siglo. En 1828 «la moneda del lugar y de hecho la representación del valor... era el valor de los esclavos. La trata era lo que ocupaba a la gente», informaba un aventurero hombre de negocios inglés, John Hughes, que se vio obligado a huir a causa de las amenazas que recibió después de la detención de un barco portugués por los británicos.[16] La trata no se limitaba a las grandes empresas. El pequeño tratante negro o mulato «se metía en su canoa, con mercancía valorada en cien dólares, y subía por los ríos Cacheu y Jeba... y volvía con sus dos o tres esclavos». El cónsul de Estados Unidos en Cacheu, Ferdinand Gardner, informaba en 1841 de un «comercio bastante considerable» norteamericano, y no se han encontrado pruebas de la existencia de comercio legítimo.

Los tratantes fulbe y mandingos eran, en aquellos años, infatigables proveedores de esclavos. Consiguieron limitar a los europeos al tráfico en los ríos, y firmas norteamericanas como las de Charles Hoffman (las páginas que faltaban en el libro de a bordo de su *Ceylon* en 1845-1846 probablemente ocultaban un tráfico ilegal de esclavos), Robert Brookhouse y William Hunt, de Salem, y Yates y Porterfield, de Nueva York, eran las que mayor provecho sacaron.[17]

En sus fortalezas de Cacheu y Bissau los portugueses mantenían todavía guarniciones de tercera categoría, la mitad de cuyos efectivos eran gentes de Cabo Verde. Las enfermedades, la baja paga y la inactividad descomponían la vida de quienes trabajaban allí. El gobernador en los años treinta, Caetano José Nozolini, fue, sin embargo, un funcionario notable. Hijo de un marinero italiano que en la última década del XVIII se casó con una heredera de Cabo Verde en la isla de Fogo, se convirtió en un importante tratante en Bissau, que enviaba buques a Cuba y Brasil, compraba mercancías a los ingleses en el río Gambia, pagando con letras a cargo de sus cuentas en tan respetables empresas como la de los hermanos Baring, y luego cambiaba estos productos por esclavos en su propio territorio. Cuando en 1844 la corbeta de guerra norteamericana *Orbel*, del capitán Matthew Perry, capturó en Bissau bienes por valor de cuarenta mil dólares, se encontró con que casi todos habían sido prestados a Nozolini por tratantes norteamericanos.

Ayudó a Nozolini a alcanzar su posición una alianza con el tratante que dominaba Cacheu-Zingiehor, Honorio Barreto, un mulato que le sucedió como gobernador en 1850 y que también comerciaba con esclavos. Pero la influencia mayor en Nozolini fue la de su esposa africana, Mãe Aurélia Correia, la «reina de Orango», la mayor de las islas del archipiélago Bissagos, una tiránica *nhara* (es decir, señora) de aquellos ríos. En 1827, Nozolini, aunque todavía no tenía el control, era ya bastante fuerte para engañar a la armada británica enviando a sesenta y un esclavos como miembros de su propia familia; transcurrió algún tiempo antes de que el gobernador de Sierra Leona, sir Neil Campbell, se diera cuenta de lo que eran realmente

estos «Nozolinos». Nozolini era bastante poderoso para resistir la petición francesa de que se le acusara del asesinato de un tratante francés llamado Dumaigne, muerto por sus guardias en 1835, y diez años después ya cultivaba cacahuetes en la isla de Bolama, donde también concentraba a sus esclavos.[18] El bergantín *Brisk* liberó allí a doscientos doce esclavos en 1838. A la muerte de Nozolini, su familia se ocupó del negocio y su yerno, el doctor Antonio Joaquim Ferreira, fue pionero en plantar cocoteros en Ametite.

Frente a la costa, en aquella región, estaba la isla de Hen, antes deshabitada, que el predecesor de Nozolini como gobernador, Joaquim Antonio Mattos, había convertido en «un receptáculo perfecto, un nido para esclavos», que se guardaban en casas redondas, de doce a dieciséis en cada una. El capitán británico Blount realizó una incursión a este lugar en 1842; este oficial se consideró en libertad de actuar porque, a su parecer, la isla no pertenecía a Portugal y tampoco al jefe local, sino sólo a Mattos, una de cuyas hijas mulatas murió en la refriega.[19] Otro monarca de esta región fue el rey Banco de Beomba, en el río Jeba, que en 1840 permitió el establecimiento de los tratantes españoles Víctor Dabreda y José Van Kell.

En el río Grande, al sur de la colonia de Bissau, ocurrieron en 1842 algunas escenas curiosas. El comandante Sotheby, del buque *Skylark* de la armada británica, recibió información de que en el río se hallaba un buque negrero español, pero un jefe local lo negó, pues afirmaba que el mercader español que vivía allí, Tadeo Vidal (alias Juan Pons), sólo comerciaba con cacahuetes. Sotheby inspeccionó dieciocho calas y sólo cuando ofreció una recompensa de cien dólares le dijeron dónde estaba el barco negrero. Lo encontró, equipado para la trata y oculto por los manglares. No había señales de la tripulación. Sotheby destruyó el barco. Le informaron luego de que el jefe ocultaba esclavos, listos para embarcar, algunos de los cuales se fugaron y se presentaron a Sotheby. Éste envió un ultimátum al jefe: si no llevaba al día siguiente los esclavos, destruiría la ciudad.[20] Se los entregaron y al misterioso Vidal de añadidura, como preso; resultó que era el sobrecargo del barco español; el resto de la tripulación estaba recorriendo otras calas en busca de esclavos. Sotheby condujo a Freetown al español y los esclavos, donde el primero fue juzgado y los segundos, liberados.

Más al sur estaban los puertos de la trata de los ríos Núñez y Pongas, asolados por las fiebres. El primero era el mercado predilecto de las caravanas de esclavos de los fulbe desde el teocrático imperio interior de Futa Jallon, un poder que el capitán Denman consideraba «muy superior» a cualquier otro en África. Los británicos establecieron una factoría a ochenta kilómetros arriba de este «excesivamente insalubre» río, en Kacundy, donde fundaron algunas plantaciones de café, pero su presencia no pareció afectar la trata a menos que llegara un buque de la armada. Sarah, monarca local al que John Hughes consideraba «uno de los mayores bárbaros... que no se lo piensa dos veces antes de atar una piedra al cuello de un hombre y arrojarlo al

río», amenazó una vez al mercader británico Benjamin Campbell con matarlo porque su presencia, dijo, impedía que los tratantes subieran por el río.[21]

En la desembocadura del río Núñez, la familia mulata formada por Elisabeth Frazer Skelton, «mamá Skelton», y su marido, William Skelton, estableció en 1825 un nuevo fuerte, al que llamaron Victoria. El padre de Elisabeth era un mulato norteamericano que en 1797 había ido a Sierra Leona, donde Zachary Macaulay se negó a permitirle que se quedara, pues sabía que era tratante. Los Skelton vendían sus esclavos en el cercano río Pongas. Hacia 1840, los tratantes del río Núñez se habían convertido en cultivadores de cacahuete y al parecer producían la mitad de la cosecha de la región. La notable señora Skelton, una heroína para las feministas y malvada para los abolicionistas, siguió dominando la parte alta del río después de la muerte de su marido, pero se ocupaba de nueces y no de esclavos.[22]

El río Pongas conservaba su antigua importancia en la trata porque su estuario se componía de cinco brazos, separados del mar por bancos de arena y lodo, detrás de los cuales podía realizarse el intercambio en secreto, protegido por corrientes que hacían peligrosa la navegación si no se contaba con pilotos con mucha experiencia en aquellas aguas. Las fuentes del río, como las del cercano Núñez, estaban en las tierras altas de Futa Jallon, y servían de excelente ruta comercial acuática para el marfil, el oro y el arroz, lo mismo que para los esclavos. En el Pongas se hallaban establecidos una veintena de interesantes tratantes europeos o mulatos, el más poderoso de los cuales era, hacia 1820, John Ormond, *Mongo John* (la palabra *mongo* designaba al jefe), tal vez hijo de una muchacha local y un capitán tratante francés llamado Hautemont, o, acaso, de un marinero, Ormond de Liverpool. Comenzó a trabajar como piloto en un buque perteneciente a Daniel Botefeur, de La Habana, y luego trabajó en la isla de Bence con los sobrinos de Richard Oswald, antes de la abolición. En la aldea ribereña de Bangalang, en el Pongas, Ormond se construyó una hermosa casa de estilo europeo, así como un espacioso barracón fortificado donde encadenaba a sus esclavos mientras esperaba la llegada de barcos de las Américas. Con su hermano, dominó la trata en la región durante una generación entera. Vivía bien, bebía en exceso, se rodeaba de un harén y sus almacenes estaban llenos de pólvora, aceite de palma, oro y alcohol. Ormond fundó una sociedad secreta para protegerse, con los jóvenes iniciados como guerreros. Prestaba productos europeos a sus subjefes y si no le pagaban los intereses asaltaba sus aldeas y vendía a los cautivos que hacía en estas incursiones. En 1828 se suicidó, cuando había comenzado a perder el control de la región.[23] Durante mucho tiempo el tratante Théodore Canot fue secretario de Ormond, que le pagaba con «un negro al mes». Otra familia de negreros en el Pongas era la de los hermanos Curtis, que fueron descubiertos en 1819 tratando con un capitán francés, François Vigne, del *Marie*, de Guadalupe, la venta de trescientos seis esclavos a cambio de veinticuatro mil sesenta y tres

lingotes de hierro, pero su buque fue capturado por el de la armada británica *Tartar*.

Otro tratante en este río era el norteamericano Paul Faber, establecido en Sangha en 1809 y protegido de Ormond. Con su esposa negra Mary (superviviente de los negros libres de Nueva Escocia enviados a Sierra Leona) y su hijo mulato William, todavía vendía esclavos a Brasil en 1850, por sesenta y cinco dólares con cincuenta por cabeza, según informaba la patrulla naval británica. Los Faber, como Mongo John, tenían un pequeño ejército de esclavos capaz de librar batallas contra sus rivales. Paul Faber era capitán negrero además de tratante, y a veces iba a Cuba a vender los cargamentos humanos que su esposa había comprado en África. Otro tratante en esa región era una viuda portuguesa, Bailey Gómez Lightburne (*nhara* Belí), en Faringura, con su hijo Styles Lightburne y su administrador, el mulato Allen.[24]

La mayoría de estos aventureros cultivaba también productos locales y a su manera legítimos. Así, John Ormond tenía en 1827 de cinco a seis mil esclavos trabajando en sus plantaciones de café, los Faber se interesaban por el arroz y el jengibre, y los Lightburne hacían trabajar en 1860 a unos seis mil esclavos en los campos de cacahuete y las plantaciones de café de Faringura. Los barracones de la señora Lightburne fueron destruidos por el capitán Nurse y el comandante Dyke de la armada británica. Tras nuevos intentos de vender esclavos después de 1850, algunas veces con éxito, la viuda se dirigió a Sierra Leona para poner un proceso a los dos oficiales británicos, pero al no obtener satisfacción murió de tristeza.

Estos tratantes organizaron sus negocios de modo más inteligente que sus predecesores africanos del siglo XVIII. En lugar de tener a un capitán negrero viajando por la costa y recogiendo esclavos aquí y allí, en varios puertos africanos, ahora éste iba a un solo lugar y compraba cuanto necesitaba en un barracón propiedad de un mulato o un europeo, todo en una sola transacción.

Al sur del río Pongas estaban las islas de Los que los ingleses llamaban William (Tamara), Crawford (Roume) y de la Factoría (Kassa). Allí, los tratantes norteamericanos de la primera mitad del siglo recogían a un piloto local para que les ayudara a navegar por las desorientadoras islas Bissagos, donde en el siglo XVIII hubo barracones para esclavos, luego abandonados porque eran presa fácil para los cruceros ingleses. En cambio, había almacenes para mercancías de las que se empleaban en la trata. Tres tratantes de origen británico, W. H. Leigh, Samuel Samo y un tal Nicholson, gobernaban como reyezuelos la isla Crawford; conseguían sus cargamentos de la costa de enfrente, donde ahora se halla la ciudad de Conakry, capital de Guinea, que entonces era sólo una aldea.

Más al sur estaba la curiosa colonia británica de Sierra Leona, a primera vista un oasis verde y también un oasis para el espíritu, pero en la que no se habían extinguido todavía los recuerdos del tiempo en que contuvo importantes mercados de esclavos, como los de Bence y

las islas Banana. Por muy insalubre que pareciera a los europeos que llegaban a ella, Freetown era la capital de la cruzada inglesa contra la trata. Hasta 1840, los barcos de guerra británicos habían escoltado hasta este puerto cuatrocientos veinticinco buques negreros, de los cuales cuatrocientos tres fueron condenados por el Tribunal Mixto. Se advierte la importancia de esta colonia en la abolición si se compara esta cifra con estas otras: cuarenta y ocho negreros fueron llevados a La Habana, cuarenta y tres de los cuales fueron condenados por el tribunal; veintitrés fueron conducidos a Río y de ellos, dieciséis fueron condenados por su tribunal; sólo un barco fue condenado por el tribunal de Surinam. De todos modos, en esta época muchos tratantes norteamericanos acudían a Freetown en busca de esclavos y también de mercancías convencionales, hasta el punto de que en 1809 el gobernador se quejó al ministro de Exteriores en Londres, lord Castlereagh, de que «ésta ha sido hasta ahora una colonia americana y no inglesa».

Si se capturaba un barco negrero en cualquier punto al norte del Ecuador, se le conducía a Freetown con una tripulación de captura, que solía llegar agotada porque eran pocos para navegar, vigilar a la tripulación capturada y ocuparse, con un mínimo de humanidad, de las necesidades del cargamento humano liberado. Incluso si durmiendo en cubierta eludían la disentería o la oftalmía prevalecientes, se exponían a las picadas de mosquitos. Una vez entregados los esclavos a las autoridades del puerto, los marineros desembarcaban felices y al cabo de una o dos horas muchos de ellos estaban borrachos con el alcohol local. Pasaban la resaca tendidos en las calles, y cuando volvían a estar sobrios, probablemente se les había contagiado el paludismo, si no la fiebre amarilla. Si debían quedarse en la ciudad hasta que otro buque los reclutara, existían altas probabilidades de morir a causa de una de estas enfermedades. En los años veinte se pusieron de manifiesto los peligros de este sistema y entonces se prohibió a los marineros, pero a no a los oficiales, que bajaran a tierra en Sierra Leona, aunque esta norma no siempre se aplicaba con rigor.[25]

La mortalidad entre los esclavos a bordo de estos buques capturados en ruta a Sierra Leona era probablemente tan alta como en las travesías transatlánticas. Son muchos los informes de capitanes que describen tragedias como la que ocurrió en el *Rosalia*, que zarpó de Lagos en 1825: «Por la extraordinaria duración del trayecto a Sierra Leona, perdimos ochenta y dos esclavos, todos muertos de hambre con excepción de diez.»

Después de que un barco negrero fuera escoltado a Sierra Leona y condenado por el Tribunal Mixto, y mientras los oficiales hablaban con el intendente sobre sus primas de captura, se conducía a los esclavos a una oficina en el King's Yard y se les registraba como súbditos británicos. Entonces se les ofrecía la opción de ir como aprendices a las Indias occidentales, enrolarse en un regimiento de soldados negros o establecerse en Sierra Leona, donde se les asignaría un metro cuadrado de tierra para cultivarla bajo la negligente dirección de

un supervisor. Las autoridades de Sierra Leona proporcionaban a estos hombres solamente un pedazo de tela para cubrirse, una cacerola para cocinar y una azada.

No había ningún procedimiento establecido para bautizar a los esclavos liberados, de modo que, como expuso lord Courtenay a una comisión de la Cámara de los Comunes, «muchos de ellos siguen siendo mucho tiempo paganos». Un testigo con experiencia en estas cosas, el doctor Thomson, pensaba que «casi ninguno del inmenso número allí se ha elevado por encima de la mediocridad».[26] También creaban problemas las tripulaciones de esclavos depositadas en Sierra Leona. A finales de los años treinta del siglo hubo un escándalo debido a la actividad de un tal Kidd, que compraba los barcos negreros confiscados por el Tribunal Mixto y los revendía a los tratantes del río Gallinas, al sur. Era difícil impedir cosas como ésta, hasta que, alrededor de 1840, empezaron a destruir esos buques negreros, en la llamada «bahía de la destrucción», o sea, que los aserraban en tres pedazos y el material se vendía a trozos.

Hasta 1808 el comercio de esclavos y el comercio convencional continuaron lado con lado en Sierra Leona, y los africanos no veían razón alguna para que no siguiera indefinidamente. A un viajero norteamericano le pareció que el inglés Alexander Smith, agente del gobierno, constituía «la primera empresa mercantil en la economía de la trata ilegal». Alexander dijo a un comerciante norteamericano, en presencia del gobernador, que «algo más allá de este cabo hay un lugar que no está sujeto al control británico».[27] En 1830 cuatro africanos liberados, súbditos británicos, fueron condenados a muerte por vender esclavos a un barco francés, el *Caroline*, de Guadalupe, al mando de un capitán francés; pero sus sentencias fueron conmutadas por cinco a diez años de trabajados forzados.

Pese al clima, Sierra Leona tenía sus refinamientos: calles bien trazadas; muchas de las casas, de piedra; las tiendas, tabernas y capillas daban al lugar una atmósfera de bienestar. Había un hipódromo y un club para bailes y fiestas. En la iglesia de Saint George oficiaban regularmente los pastores anglicanos. La gente del cercano pueblo kru seguía prestando sus servicios como marineros, lo mismo a tratantes que a la armada británica, y con igual competencia.

A un centenar de kilómetros al sur de Sierra Leona se hallaba una famosa zona de la trata, las islas Sherbro. En 1811 detuvieron allí a tres tratantes ingleses, pero sus juicios en Sierra Leona provocaron no poca confusión. La familia más importante, lo mismo en la trata que en el comercio con mercancías distintas de los esclavos, seguía siendo la de los Caulker. Canray ba Caulker, quien prosperó hacia principios del siglo, actuaba como si fuera un jefe indígena, pues a menudo iniciaba guerras e incursiones para controlar la costa. En 1844 otro mercader de Sherbro, Henry Tucker, también mulato, financió, organizó y envió un barco a Cuba por su cuenta, el *Engañador*, con trescientos cuarenta y ocho esclavos que él mismo había capturado o adquirido. El misionero inglés James Frederick Schön visitó la región en

1839 y encontró a dos tratantes españoles. Mientras estaba en casa de uno de ellos, «entró un criado y dijo que había traído a cinco esclavos de la nación cosso. El amo le preguntó cuánto pagó por ellos y resultó que de siete a ocho dólares por cada uno. Dijo que eran baratos, pero que eran cossos y que los cossos eran sólo ganado».[28] Lo que quería decir era que se trataba de un pueblo difícil de dominar que le había causado pérdidas al hundir uno de sus barcos.

Durante la estancia de Schön, varios esclavos que se encontraban encadenados juntos en el patio oyeron decir que un inglés estaba de visita y fueron a la casa de Tucker a pedirle ayuda. El tratante los echó a latigazos y profirió maldiciones. Dijo a Schön que los ingleses harían mejor en ayudar a los polacos contra los rusos que en liberar a los africanos.

Al sur de Sherbro se habían abierto muchas factorías de esclavos, en las llanas orillas del lodoso río Gallinas, cubiertas de mangles, así como en las innumerables islas de su estuario. Théodore Canot escribió que «para quien se acerca desde el mar», las esponjosas islas del estuario «se alzan de la superficie cubiertas de juncos y mangles, como un inmenso campo de hongos».[29] Todavía en 1848 un oficial de la armada británica podía declarar que en este río «no hay otro comercio que el de esclavos» y que, por lo que sabía, no lo había habido desde hacía mucho tiempo.

En los años veinte el tratante más importante era John Ouseley Kearney, un antiguo oficial británico que realizaba sus operaciones de la trata abiertamente sin arriar la bandera inglesa. Una vez explicó a unos suboficiales ingleses que «sólo compro esclavos. Trato de hacer algún dinero y luego embarcaré trescientos o cuatrocientos esclavos en una goleta grande y los llevaré a La Habana». Tenía amigos en Sierra Leona que le mantenían informado de las actividades de la patrulla naval.[30] Diez años más tarde, Kearney había cedido su posición en el Gallinas a Pedro Blanco, de Cádiz, el «Rothschild de la esclavitud», según Théodore Canot. Blanco, nacido en Málaga, había sido, como Mongo John y otros prósperos tratantes, capitán de negreros. En 1824 el comisario británico en La Habana indicó que estaba a cargo del bergantín *Isabel*, y más tarde llegó con el *Barbarita*, que traía a ciento noventa esclavos. Era persona educada y de mucho ingenio. Primero trabajó en Dahomey con Souza, de quien se habla más adelante, y luego, como resultado de un incidente con un buque de la armada británica frente a Nassau, pasó un tiempo en Cuba, en un ingenio cerca de Matanzas. En La Habana se informó acerca de las posibilidades de la trata ilegal y visitó Filadelfia y Baltimore, donde compró clípers. En 1822 partió en uno de ellos, el *Conquistador*, hacia las Gallinas, donde estableció campamentos en varias islas. Gracias a hábiles acuerdos con monarcas locales, en especial con el rey Siaka (Shuckar) siempre tenía esclavos disponibles para los capitanes que, así, no necesitaban esperar con riesgo de ser observados por una patrulla británica. Guardaba a los esclavos en barracones de bambú, los embarcaba de noche y antes del amanecer ya se encontraban lejos.

En una de las islas, Blanco se construyó una casa para él y su hermana; en otra, su oficina; en una tercera, un edificio para su harén, en donde solía haber una cincuentena de hermosas jóvenes. En una cuarta isla, la mayor, estaban los barracones con capacidad para cinco mil esclavos. En otras islas construyó garitas de vigilancia desde las cuales sus centinelas barrían con telescopios el horizonte, para avisar si se acercaba algún barco de guerra inglés. Tenía talleres que podían producir la mayoría de los objetos necesarios para un viaje de la trata, desde cubiertas para esclavos hasta esposas y cadenas.

Blanco amasó una gran fortuna. En 1840 comentó a un funcionario norteamericano que si podía evitar que le capturaran un barco de cada tres, la trata le resultaba provechosa. Y el funcionario indicó que «esto puede creerse, pues los esclavos se pueden comprar en el Gallinas por menos de veinte dólares en mercancías y venderse en Cuba, en efectivo, por trescientos cincuenta». La dimensión de la trata fomentada por Blanco queda de manifiesto en el hecho de que sólo en 1837, aunque el tribunal de Sierra Leona condenó a veintiséis barcos, setenta y dos salieron de La Habana hacia África y noventa y dos llegaron a Brasil. Un intermediario (probablemente Zulueta & Cía.) ayudaba a Blanco a comprar en Inglaterra equipo para sus barcos negreros, del mismo modo que su socio en Cádiz, Pedro Martínez, contaba con la ayuda de un contratista llamado Jennings para comprar barcos en Inglaterra. En 1842 se formularon algunas preguntas perspicaces: ¿cómo una firma inglesa, cuyo presidente era William Hutton de Londres, se había decidido a vender doscientas pistolas a Blanco, en 1838?, a lo que Blanco respondió de modo poco convincente que no siempre podía ser responsable de lo que hacían los propietarios de los buques. En uno de los barcos de Blanco los ingleses confiscaron papeles que demostraban que mantenía correspondencia comercial con Baltimore (Peter Harmony & Co.) y con Nueva York (Robert Barry).

Con el tiempo, Blanco fundó una empresa de navieros convencionales, Blanco y Carballo, en La Habana y Cádiz, antes de retirarse en 1839, con su hija mulata Rosita, primero a Cuba, donde la reconoció, y luego a Barcelona, adonde llegó con más de cuatro millones de dólares. Mientras vivía en La Habana continuó con la trata; en 1844 el bergantín *Andalucía* llevó setecientos cincuenta esclavos a la playa de Guanímar, en la costa sur de La Habana. En Barcelona destacó en la nueva Bolsa y finalmente se retiró a Génova, donde murió de un ataque al corazón secuela de la locura, en 1854. Ensombrecieron sus últimos años la quiebra de su empresa en 1848 y la muerte, ahogado en México, de Carballo, su socio durante tantos años.[31] Pero su nombre quedó, pues aparece en la novela folletinesca de Texidó, *Barcelona y sus misterios*, y en el ensayo histórico de Lino Novás Calvo, *Pedro Blanco, el negrero*.

Durante los días de éxito de Pedro Blanco en el río Gallinas, el rey Siaka y sus colegas abandonaron el comercio legal que practicaban con madera roja, aceite de palma, marfil y algodón, y hasta el cultivo para su propio consumo, importando lo que necesitaban de Sherbro.

El rey Siaka era entonces un monarca «enteramente consagrado a la compra y venta de esclavos».

El capitán Howland, de Providence, recordaba haber visto allí en 1817 «un gran número de esclavos, la mayoría jóvenes, mujeres y hombres, y niños de ocho, diez y doce años, traídos por sus jefes o amos negros. Había varios cientos o miles de ellos esperando a que terminara la temporada de lluvias... para que pudieran embarcar... Un cargamento era para un barco francés equipado en Le Havre [probablemente el *Rôdeur*]... Los guardan en un gran corral, sin tejado para protegerlos del sol o la lluvia, completamente desnudos, excepto los adultos, y sólo llevan un pedazo de lona atada delante por una cuerda alrededor de la cintura. Están muy demacrados, pues sólo se les permite comer unas pocas nueces al día. Caminé entre ellos y me hacían signos pidiendo comida señalando con los dedos sus bocas abiertas... Algunos tenían los pies en un cepo, un tronco con un agujero en el centro para el pie y una estaquilla para que no se moviera... Esos monstruos blancos, los tratantes franceses, los marcaban con un hierro al rojo vivo en el pecho y en el hombro con las iniciales del dueño... Les vi marcar a una delicada muchacha de unos doce años, vi el humo y la piel temblar y aparté la vista al oír un grito contenido. No me detuve a ver la marca... Observé que los tratantes negros eran casi tan crueles con ellos como los blancos... Arrojaban a los esclavos negros al río, donde los cocodrilos montaban guardia esperándolos».[32]

El cuartel general de Blanco en el río Gallinas fue destruido por el capitán Denman en 1841, pero un año después se habían reconstruido muchos barracones. Y hasta se habían establecido allí nuevos tratantes españoles: José Álvarez, Ángel Ximénez («el más inteligente de los tratantes» según opinión de un capitán inglés), y José Pérez Rola. Parece, sin embargo, que hacia 1848 los tratantes del Gallinas, como los del Núñez, descubrieron que podían ganar más dinero vendiendo esclavos (que antes hubieran enviado a los cubanos y brasileños al otro lado del Atlántico) a los plantadores africanos.

Entre el río Gallinas y la Costa de Oro se extiende la costa de Barlovento, que aparte de alguna modesta actividad en los cabos Mesurado y Monte, nunca fue un territorio importante para la trata. Pero, un poco más allá, en la Costa de Marfil, se embarcaban algunos esclavos, y en el siglo XIX el cabo Monte fue durante un tiempo el cuartel general del tratante Théodore Canot (Conneau), que había construido su propio barco negrero en Nuevo Sestos, uno de los pocos puertos de la trata en la parte de la costa donde no había río. Atracar allí era difícil y Canot precisaba de los ágiles servicios de los kru locales, que llevaban los botes llenos de esclavos hasta los buques anclados frente a la costa.

Según el propio Canot, éste se hizo capitán de la trata a los veinte años de edad (con los barcos *Estrella*, *Aeroestático* y *San Pablo*), e hizo una fortuna, que pronto perdió en malas especulaciones. Tras nuevas aventuras, dignas de una novela picaresca, se instaló alrededor de 1835 cerca del cabo Monte. En 1847 sus instalaciones fueron

destruidas por una alianza de los locales y el comandante británico del *Favorite*, con la connivencia del capitán del barco norteamericano *Dolphin*, ejemplo poco habitual de colaboración angloamericana. Canot abandonó entonces la trata y se dedicó a vender información sobre los negreros a los capitanes de la armada británica.[33]

Fue en cabo Mesurado donde finalmente, en 1823, Norteamérica estableció lo que los ingleses tenían en Sierra Leona, después del fracaso de la primera colonia en Sherbro. Fue la colonia de Liberia. El capitán Robert Stockton, de la armada de Estados Unidos, escogió el terreno apropiado y presionó al rey local, Peter, para que se lo vendiera. Aquí, como antes en Sherbro, los primeros tiempos fueron difíciles por la continua presencia de la trata, cuyos jefes hacían incursiones en la nueva entidad, hasta que en 1826 Jehudi Ashmun, el primer jefe importante de Liberia, hizo a su vez una incursión a un importante barracón español cerca de Digby y otra a Tradetown, algo más allá. En la última de estas acciones murieron muchos esclavos, pero también algunos tratantes, españoles y africanos, y parece que este ataque causó bastante impresión en la región para que se pusiera término a la trata. El apoyo naval de Estados Unidos, con dos navíos presentes, desempeñó cierto papel en todo esto. A comienzos de la década de los cuarenta la ciudad de Monrovia, aunque su población era sólo una décima parte de la de Freetown, contaba ya con dos periódicos.

En cabo Palmas, junto al río Bassa, un capitán británico, Richard Willing, oculto tras un nombre español, estableció una colonia en los primeros años posteriores a la abolición; fue New Tyre, con grandes barracones y un factor español. Reunía allí a esclavos de toda la costa y los transportaba, bajo pabellón español, a Brasil e incluso a Florida. Según los relatos, algo dudosos, del médico de la factoría, Richard Drake, entre 1808 y 1811, se enviaron a Brasil y las Indias occidentales y hasta a Florida, setenta y dos mil esclavos, siempre bajo pabellón español. Más tarde, la Sociedad de Colonización, de Filadelfia, organizó una pequeña colonia cerca de allí y al sur de ella hizo lo mismo la Sociedad de Colonización del Estado de Maryland, que dio al lugar el nombre de un héroe local de Baltimore, general Robert Goodloe Harper. Estableció otra colonia la Comisión Americana de Misiones Extranjeras, entidad que durante unos años la formó solamente el plantador de Carolina del Sur John Leighton Wilson, que liberó a treinta esclavos heredados por su esposa y los llevó a África.

A comienzos del XIX seguían llevándose esclavos desde la región del cabo Lahou (ahora Gran Lahou), aunque a escala reducida. En 1843, un buque de la armada francesa, ahora ya interesada en la represión de la trata, descubrió en esta región dos bergantines brasileños de los que se sospechaba que eran negreros. En 1848 se encontraron en Guadalupe y Martinica esclavos recién importados del cabo Lahou, lo que indicaba que todavía funcionaba la trata en aquel lugar.

Sin duda causó consternación en el interior de esta región el declive de los mercados de esclavos de la costa, y a veces algo peor que

consternación. El oficial francés Bregost de Polignac informó que en 1843, después de una guerra entre los bambara y los sarakole en la que vencieron los primeros, el rey de éstos regresó a su territorio llevando a ochocientos esclavos, y al no encontrar manera de venderlos mandó decapitarlos, aunque el verdugo se quedó un cautivo de cada diez, como esclavos personales.

En la Costa de Oro el pueblo dominante seguía siendo el de los ashanti, que después de la abolición en Gran Bretaña irrumpió en la costa por primera vez, sometiendo a todos los pueblos de la costa, entre ellos los fanti, viejos amigos de los británicos, que se enojaron, por lo que el comandante de Cape Coast quiso intervenir. Un tratante estadounidense, Samuel Swan, de Medford en Massachusetts, informó de que «desde la abolición de la trata, las naciones de la Costa de Oro han estado continuamente entregadas a la guerra» y añadió que «todavía sigue sin poder hacerse nada sin ron americano».[34]

Los daneses y los holandeses de la Costa de Oro habían fundado plantaciones. Pero sus costes eran altos, pues los salarios se habían doblado debido a la pérdida de las pagas extra que se cobraban cuando enviaban a esclavos al otro lado del océano. En cuanto a los ingleses, hasta 1821 la Corona no accedió a hacerse cargo de los viejos fuertes, convirtiendo en cisternas los sótanos donde se encerraba a los esclavos, permitiendo construir en los viejos jardines y huertos y dejando que los castillos decayeran. Para entonces, Cape Coast se había convertido en el cuartel general de una nueva colonia.

Los daneses, en la parte oriental de la Costa de Oro, no estaban en mejor situación, aunque se esforzaron en compensar el final de la trata cultivando la tierra para la exportación. Pero esto los exponía a la enfermedad del sueño, que transmitían las moscas tse-tsé de los territorios selváticos vecinos.

En 1826 los británicos y sus diversos aliados, entre ellos los fanti, derrotaron a los ashanti y los expulsaron de la costa. A mediados del siglo, el que fuera un pueblo de orgullosos guerreros y tratantes parecía interesarse más en la venta de nueces de cola a sus vecinos musulmanes del norte que en vender esclavos. Estas nueces de cola, muy apreciadas por los musulmanes, eran importantes en África occidental por sus muy diversos usos, como bebida, como tinte amarillo, como medicina, como símbolo religioso.

No está claro que este cambio obedeciera a la presión británica, pero a finales de los años treinta del siglo, la trata disminuyó todavía más, al reforzarse la presencia inglesa a lo largo de la costa, en especial gracias a los esfuerzos del capitán Charles Maclean, presidente del Consejo Británico de Gobierno de Cape Coast. Maclean, que era responsable ante el comité de mercaderes que le había elegido, era «un escocés frío, reservado, obstinado, de infatigable actividad». Formó una alianza de tribus costeñas para resistir a los ashanti, pero nunca se recobró de las acusaciones, al parecer falsas, de que tuvo algo que ver en la muerte de su esposa, la poetisa Letitia Landon, o «L. E. L.». Se vio obligado a dimitir bajo la no probada acusación de

que había comerciado con esclavos, pero permaneció en Cape Coast como ayudante del nuevo gobernador y tuvo la tristeza de ver, antes de su muerte en 1847, cómo se deshacían las alianzas que él había forjado.[35]

En la época de la abolición los dos personajes más ricos y poderosos de Elmina, Jacob Ruhle y Jan Niezer, ambos mulatos, siguieron distintos caminos: el primero escogió la legalidad y ayudó a los británicos, mientras que el segundo decidió continuar con la trata por cuenta de los ashanti. Niezer prosperó, pues tenía influencia entre los gobernadores holandeses, excepto con el iracundo gobernador Hoogenboom, asesinado por unos jóvenes de la ciudad mientras paseaba por su jardín después de la cena. Niezer fue impopular durante la invasión ashanti con la que colaboró, pero esto le produjo buenas ganancias. Durante años fue el rey sin corona de Elmina, deán de la Congregación Reformada Holandesa, al mismo tiempo que «gran portaestandarte» de los siete barrios de Elmina, nombrado por los sacerdotes del templo de Benya, dualidad de funciones tan útil como excepcional. Cuando los funcionarios holandeses no conseguían resolver un problema en Elmina, recurrían al ejército privado de Niezer. Éste siguió vendiendo esclavos a los españoles, los portugueses y los franceses, siempre con impunidad hasta la llegada de un nuevo y poderoso gobernador, Hermann Willem Daendels, que había restablecido la influencia holandesa en las Indias orientales construyendo una carretera a lo largo de Java y que ahora tenía instrucciones de poner fin de manera eficaz a la trata holandesa, que el rey Guillermo había abolido, en teoría, como se explica en el capítulo veintinueve. Daendels consiguió arruinar a Niezer siguiendo un método excepcional: estableció su propia empresa, que comerciaba con todo menos con esclavos, y esto llevó a la quiebra a Niezer. Daendels planeó otra carretera, de siete metros de ancho, de Elmina a Kumasi, la capital de los ashanti, «tan buena que pudiera transportarse la mercancía con bestias de carga, como elefantes y camellos». A Niezer le encarcelaron, con una acusación inventada, después de que se peleara con el gobernador, y éste liberó a sus esclavos.

El gobernador no era precisamente hostil a la trata en África y sus instrucciones se limitaban a poner fin a la trata internacional. Así, cuando se demoraba la aprobación de su gran carretera, que se proponía prolongar hasta Timboctú, y cuando su enviado, Huydecoper, vio retrasado su regreso de Kumasi, Daendels hizo llegar a los ashanti el encargo de que le enviaran «doce caballos sementales, cincuenta bueyes y toros, y cien esclavos donko, con tres cortes en ambas mejillas, entre ellos no más de veinticinco muchachas», para emplearlos en su plantación de Orange Dawn. Parece, pues, que no estaba convencido de que fuera deseable la abolición. En una carta a un capitán negrero español al que conoció en Tenerife, de camino desde Holanda, escribió: «Mi querido amigo, ha sido con grande pero agradable sorpresa que me he enterado de que su barco ha anclado en Apam y que comercia allí con esclavos. Esto significa que los ingleses son bas-

tante complacientes para proporcionarle un cargamento que nunca habría usted conseguido en esta costa.»[36]

A la muerte de Daendels, Niezer se dirigió a Amsterdam para apoyar su causa. Venció y regresó triunfante a Elmina, pero nunca se recuperó de la abolición de la trata. De todos modos, en 1817 unos treinta buques negreros españoles o portugueses fueron identificados cerca de la Costa de Oro y Niezer debió ayudar a cargarlos. El año siguiente, un mercader inglés, James Lucas Yeo, escribió: «Encuentro la trata casi tan activa como siempre en las cercanías de nuestros fuertes.»[37]

En 1840 había comandantes ingleses en siete puntos de la Costa de Oro. Cape Coast seguía siendo el principal; Elmina y Axim, con algunos viejos fuertes, continuaron con los holandeses, hasta que en 1872 los vendieron a Gran Bretaña, mientras que Christiansborg, en Accra, y sus fuertes eran daneses, hasta que en 1850 pasaron a manos de los ingleses, que los compraron.

La mayor parte de la costa entre el cabo Tres Puntos y el río Volta estaba ya para entonces libre de la trata, debido sobre todo a la afirmación de la soberanía británica, danesa y holandesa en los puertos. Cape Coast pasó a la Corona en 1821, pero siete años más tarde se elaboró un plan para retirarse, dejándola a cargo de un comité de mercaderes de Londres, con un subsidio para mantener los fuertes de Cape Coast y Accra. Pero en 1848, el mercader africano Joseph Smith interrogado por la Cámara de los Comunes, explicó que había subido a bordo de un negrero norteamericano, el *John Foster*, frente a Cape Coast, y por lo menos un barco holandés transportaba esclavos a Cuba desde Accra, en 1830. En 1835, veintitrés buques de los que se sospechaba que eran negreros hicieron escala frente al castillo de Cape Coast y otros fueron descubiertos cerca de este paraje en los cinco años siguientes. El gobernador de la zona danesa, al este de la Costa de Oro, Edward Carstensen, escribía en 1845: «La trata encontró demasiado estrecha la región más allá del Volta. Gradualmente, entre los mismos africanos, surgieron numerosos tratantes menores y agentes que recorrían el país en todas direcciones para llevar muchas cabezas al mercado... Llegó al punto que muchos envíos partieron de delante mismo del fuerte de Elmina... y en la holandesa Accra han residido desde hace mucho tiempo varios agentes británicos de la trata, especialmente negros emigrados de Brasil que tienen corresponsales en Popo y Vay.» El mismo funcionario escribía un año después que «los montes Aquapim, a orillas del río Volta, son un lugar central para el comercio de sal... pero también son residencia de agentes de la trata». Hasta súbditos británicos guardaban en la Costa de Oro a esclavos liberados «en prenda», situación apenas diferente a tenerlos como esclavos.[38]

Cosa más importante, el puerto de Popo, en lo que ahora es Togo, era todavía muy activo en la trata, igual que muchos otros puertos a lo largo de las lagunas entre Dahomey y lo que hoy es Nigeria, en particular Ouidah y Lagos, a poca distancia de la desembocadura del río

Benin. Un capitán inglés que comerciaba con aceite de palma, Seward, declaró a un comité de la Cámara de los Comunes que para cubrir adecuadamente la Costa de los Esclavos desde el río Volta hasta Calabar la patrulla naval exigiría la presencia permanente de cincuenta cruceros. Otro capitán señaló que este territorio tenía «comunicaciones por agua en torno a él por las que [pueden] trasladarse los esclavos de un punto a otro y embarcarse en cualquier lugar de la costa y no sólo en Lagos o sólo en Popo, sino en cualquier punto según la posición de los esclavos».[39]

Ouidah, sede en 1846 de seis grandes barracones, era el feudo de otro opulento tratante, Francisco Félix de Souza, «Cha» para los africanos. Brasileño de Ilha Grande, cerca de Río, trabajó primero, alrededor de 1803, de escribiente en la fortaleza portuguesa. Cuando otros se marcharon, él se quedó y tras algunas desagradables aventuras con el nuevo rey de Dahomey, Adandozan, se ganó el favor del hermano de éste, Gezo, que al subir al trono le concedió el monopolio de la trata en el reino, a condición de que pagara un considerable impuesto por cada esclavo exportado. Era «un hombrecillo de mirada viva y modales expresivos» dijo de él el príncipe de Joinville, hijo del rey Luis Felipe, que años después se encargaría de escoltar el cuerpo de Napoleón desde Santa Helena a Cherburgo. Souza compraba gran cantidad de esclavos en la cercana Aros. Como el gobernador de Bissau, tenía varios barcos de su propiedad, por ejemplo el bergantín *Atrevido*, construido en Estados Unidos, que en el cuarto decenio hacía varios viajes transatlánticos por año, con esclavos a bordo. Trataba con mano caprichosa pero dura a los capitanes que le compraban esclavos. Vendía a Cuba lo mismo que a Brasil. Rodeado de servidores malteses, españoles y portugueses, vivía en un palacio que era el antiguo fuerte portugués convenientemente arreglado, y hablaba bien varias lenguas de Dahomey. Parecía un anacronismo. Era generoso, con buenos modales y, según muchos de sus visitantes, humano y agradable al trato. Cuando salía, le acompañaban una banda, una guardia y un bufón. Quienes comieron con él quedaron impresionados por su servicio de té de porcelana, su vajilla de plata y su cubertería de oro. Le dijeron a Joinville que Souza tenía dos mil esclavos en sus barracones, mil mujeres en su harén y que era padre de ochenta hijos varones, «hermosos mulatos», muy bien criados y vestidos con trajes blancos y sombreros de panamá.[40] Ya en 1821 el comodoro Collier de la flota británica en África occidental le describía rodeado de «prodigioso esplendor». Souza mantenía buenas relaciones con los ingleses y en octubre de 1841 se hizo traer de Inglaterra la estructura de madera de una iglesia.

Con la ayuda de Souza, el rey Gezo estableció su soberanía militar sobre gran parte de la Costa de los Esclavos. El capitán Broadhead declaró que Gezo creía que podía reunir «de cinco a seis mil hombres para oponerse a cualquier fuerza que se enviara contra él».

La realidad política detrás de todo esto era que hacia 1830 el antaño poderoso imperio yoruba de los oyo se había derrumbado y que

Dahomey pasó de ser su tributario desde 1720 a ser un Estado libre y soberano. También había desaparecido el control de los oyo sobre las ciudades y pequeños principados de la región, debido en gran parte a una rebelión interna en 1817, que de hecho fue una *jihad* musulmana en la cual desempeñaron un papel importante esclavos rebelados. La rebelión de Dahomey, en 1823, fue dirigida por el rey Gezo, «un buen rey, tratándose de un rey, y muy bueno tratándose de un africano», según comentario de un oficial norteamericano. El eclipse final del viejo imperio que a finales del siglo XVIII había llevado a tantos esclavos a los tratantes europeos, tuvo lugar en 1836.

En 1840, el comerciante inglés Thomas Hutton recorrió en compañía de Souza ochenta o cien kilómetros tierra adentro para visitar a Gezo en Abomey. Como otros visitantes, Hutton quedó muy impresionado por la guardia armada de Gezo, formada por altas y fuertes mujeres, que, caso de rebelarse, se vendían como esclavas. Presenció el sacrificio de siete hombres, descuartizados por la chusma que «se abalanzó sobre ellos como mastines, hasta que cortaron la cabeza a los infelices poniendo así rápido fin a sus sufrimientos». El mismo año, Gezo dijo al capitán Winnett, de la flota norteamericana, que disponía de unos nueve mil esclavos cada año, de los cuales vendía unos tres mil por su cuenta y daba los demás a sus tropas, que también los vendían. Los impuestos sobre cada esclavo exportado le proporcionaban un ingreso total de alrededor de trescientos mil dólares, mucho menor, dicho sea de paso, que el que recibía su antepasado Tegbesu. El rey dijo que estaba dispuesto a hacer cualquier cosa que el gobierno británico le pidiera, «excepto abandonar la trata», pues creía que cualquier otro comercio «carecía de sentido». Agregó que «la trata ha sido el principio que ha gobernado a mi pueblo, es la fuente de su gloria y su riqueza. Sus cantos celebran sus victorias y la madre acuna a su hijo cantándole sobre el triunfo frente al enemigo reducido a la esclavitud. Acaso puedo, firmando, cambiar los sentimientos de todo un pueblo?».[41]

Los oficiales navales británicos intentaron en repetidas ocasiones convencer a Gezo de los beneficios del comercio con aceite de palma, llevándole sombrillas y tiendas de seda roja como regalos de la reina Victoria, pero ni él ni su sucesor, el rey Gelele, se dejaron convencer de que merecía la pena renunciar a la trata. Una razón era que el subsidio ofrecido parecía insuficiente: «Si en vez de dólares... hubiésemos ofrecido libras...» Dahomey hubiese podido aceptar en 1848 las sugerencias del juez supremo de Cape Coast Cruikshank. El regalo del rey Gezo a la reina Victoria, dos muchachas esclavas para que le hicieran la colada, no pareció una respuesta adecuada.

Cuando el bloqueo naval hizo difícil embarcar esclavos en Ouidah, Dahomey se dedicó con éxito al comercio del aceite de palma. La vieja organización social sostuvo el nuevo comercio. En el pasado, el despótico soberano comerciaba con esclavos a través de una clase de mercaderes nobles; el comercio del aceite de palma se adaptó fácilmente a este sistema, pues los viejos nobles se convirtieron en te-

rratenientes y usaron para el cultivo de las palmeras los esclavos que antes habrían enviado a través del Atlántico. Lagos y Badagry sucedieron a Dahomey como principales bases de la trata en la región. A diferencia del rey de Dahomey, que obtenía sus esclavos con la guerra, el rey de Lagos los compraba a mercaderes yoruba, que los habían obtenido, a su vez, en lugares muy remotos.

Un amplio banco de arena protegía Lagos y los otros puertos de la zona de los buques de la armada británica. Había numerosas lagunas conectadas entre sí que facilitaban el transporte en canoa de los esclavos de una cala a otra. El almirante Hotham escribía en 1848 que «en ciertas épocas del año, cuando predominan en la ensenada las brisas frescas... un barco negrero bien equipado escaparía incluso de un vapor». Uno de los pueblos dedicado a la trata en la zona era el de los musulmanes filatah, cuyo centro era la ciudad de Rabba. El capitán inglés Allen dijo de él, después de viajar Níger arriba, que «su única ocupación es la captura y venta de esclavos; todos los años, en la estación seca, realizan excursiones por los Estados vecinos para hacerse con esclavos... Todas las tribus deben pagar una suma determinada [como tributo]... A menudo es tan grande que no pueden pagarla y entonces se cobran con esclavos». Rabba se convirtió en una ciudad importante de la trata, pues los cautivos concentrados allí se vendían no sólo a portugueses y españoles que los llevaban a las Américas, sino también a árabes que los conducían a Trípoli.[42]

Los italianos estaban presentes en Lagos; conducían los esclavos a Brasil y sus empresas contaban con el apoyo de los cónsules de Cerdeña en Bahía y Río. El tratante principal era Domingos José Martins, nacido en Cádiz con el hispánico nombre de Diego Martínez. En los años cuarenta del siglo sostenía un importante comercio con Bahía y tenía su cuartel general primero en Badagry y luego en Porto-Novo. Vivía con menos esplendidez que Souza; su casa en Porto-Novo era pequeña, aunque poseía un amplio jardín a la europea; vestía modestamente camisa y pantalones de cotonada azul. Durante años proporcionó esclavos, eficaz y rápidamente, a las rápidas y modernas goletas del rey de la trata de Bahía Joaquim Pereira Marinho. Como Souza, poseía sus propios buques, en los que también transportaba esclavos a Brasil. A mediados de siglo, explicaba que «resultaba tan costoso mantener la factoría que había desbrozado una buena parte de terreno para formar una granja [plantación de palmeras para aceite] con intención de dejar la factoría de esclavos, que le costaba tanto y le rendía tan poco». Se retiró a Brasil, donde le hicieron el vacío, y regresó a África, esta vez a Lagos, para ocuparse del comercio legal con aceite de palma.[43]

A diferencia de la ensenada de Benin, el río de este nombre había dejado de ser en el XIX un buen camino para la trata. Siempre había sido un negocio lento comprar esclavos allí, y como después de la abolición cualquier demora era arriesgada, hasta los negreros portugueses más aventureros se lo pensaban. Los peligrosos bancos de arena siempre fueron difíciles para los tratantes europeos y cuando

el miedo a los británicos hizo necesario atravesarlos en secreto, el comercio en hombres decayó rápidamente. Entre 1816 y 1839 sólo quince buques negreros fueron a esa zona y a partir de 1840 en ella se acabó la trata.

Los ríos Calabar y Bonny o, mejor dicho, sus calas y pantanos cubiertos de manglares siguieron siendo, en cambio, escenario de un activo comercio en esclavos, especialmente por parte de capitanes franceses; la mayoría de los cautivos eran igbos o ibibios. El capitán Leeke, en una fragata británica, se enteró en 1822 que en cuatro meses salieron del Bonny diecinueve cargamentos de esclavos y dieciséis del Calabar. Por aquella época la armada británica empezó a visitar regularmente esos ríos, que pronto se convirtieron en escenario de numerosas heroicas pendencias. Por ejemplo, en 1821 el capitán Leeke, en el *Myrmidon*, decidió penetrar en el Bonny por un canal trasero, llamado río Antony, con el fin de explorar la situación. Envió en botes al teniente Bingham, que encontró seis buques negreros (probablemente el *Actif* con el capitán Benoît, el *Alcide* con el capitán Hardy, el *Caroline* con el capitán Pelliful, el *Eugène* con el capitán Morin, y el *Fox* con el capitán Armand, todos de Nantes). Estaban cargando, pero el teniente consideró que no podía hacer nada debido a las reglas anglofrancesas derivadas de la decisión de Scott sobre el *Louis*. No obstante, un capitán francés le dijo que río arriba había dos negreros españoles. Tras una lucha durante la cual Leeke hizo subir el *Myrmidon* por el río principal, se apoderó de los dos barcos de la trata, uno con ciento cincuenta y cuatro esclavos y el otro con ciento treinta y nueve. En 1822, el teniente Mildmay capturó en este río, dando muestras de mucho valor, a cinco negreros brasileños; uno de ellos, el *Vacua*, había sido abandonado por su tripulación, que dejó a trescientos esclavos encadenados en la bodega, además de una carga de pólvora encendida, con la esperanza de que aniquilaría a los británicos, y de paso, claro está, a los esclavos.[44]

Un muchacho que pudo contarlo explicó de qué modo se conseguían esclavos en el XIX en esta región: «Salimos a la calle y cuando habíamos caminado como a veinte metros de nuestra casa vimos la ciudad en llamas [debía de ser Itokui, Erunwon u Oba, en Nigeria] y delante de nosotros a los enemigos que venían por la calle. Nos cogieron a cada uno por separado. Me apartaron de toda mi familia, menos de uno de los hijos de mi padre, con su segunda esposa. Un hombre nos cogió, a mí y a mi hermano. Al pasar por delante de la casa de mi padre vi a la madre de mi padre salir por la otra puerta. No esperaba volver a verla en carne y hueso, porque era una mujer muy vieja. Sin duda la matarían... El mismo día en que tomaron la ciudad me llevaron a Imodo, es decir, el lugar donde se habían instalado cuando nos asediaban... Cuando llegamos allí, el hombre que me había cogido me tomó y me regaló al principal jefe de guerra... pues la costumbre es que cuando uno de su compañía va con bandas de guerra, si toma esclavos, la mitad de los esclavos los da a su capitán.»[45]

Un comerciante inglés en Fernando Poo, John Beechcroft, se que-

jaba en 1830 de que en el Viejo Calabar había un solo mercante británico frente a nueve buques de negreros franceses, cuyos capitanes se rieron de sus protestas, sabiendo que no estaba en condiciones «de imponérseles, pues eran nueve contra mí, y el menor de sus buques llevaba el doble de hombres que el mío». Uno de esos capitanes galos era Gaspar, de Guadalupe, en el *Heureuse Étoile*, «que llegaba al Viejo Calabar y se llevaba centenares de esclavos en buques bien armados y con numerosa tripulación». A su llegada se acababa todo comercio legal «y empezaba una batahola general de robos y saqueos para proporcionarle esclavos». Los barcos ingleses que iban en busca de aceite de palma «se ven obligados a quedarse allí en costosa y bochornosa indolencia, hasta que los tratantes y piratas reciben sus desgraciadas víctimas». En los años cuarenta del siglo prosperaba la trata, pero el naufragio de dos buques en la desembocadura del Calabar y la captura de otros dos debilitó el entusiasmo local por ella; en 1842 se hizo un «regalo insignificante» (cinco pagos anuales de dos mil dólares españoles) a los reyes de Calabar, y pronto se acabó la trata.[46]

En aquellos años había barracones para esclavos en la parte alta de estos ríos. El explorador inglés John Duncan vio uno en Egga, al que se llevaban cautivos desde distintos puntos del interior. Duncan preguntó cuánto tardaría en poder disponer de seiscientos esclavos, y le contestaron: «Pasado mañana», y eso que para entonces la trata en la ensenada de Biafra ya estaba en decadencia. En los años cuarenta varios testigos declararon en Londres que veinte años antes podían verse en el río de dieciséis a veinte barcos negreros al mismo tiempo, y que los habitantes de sus orillas preferían comerciar con esclavos a hacerlo con aceite de palma, «pero en mi último viaje estuve en el río tres meses y no había ningún buque negrero en el río». La explicación era que los británicos se aliaron con el nuevo rey de Bonny, Dappa Pepple, contra el regente Alali, un típico autócrata de la vieja escuela aliado con los negreros franceses, españoles y luso-brasileños. Después de varios encuentros entre Alali y el comandante naval inglés capitán Craigie, se derrumbó el viejo orden, Alali dimitió y el rey, desde entonces a las órdenes de los británicos, firmó un tratado en 1839. Por él, los ingleses prometían pagarle dos mil libras anuales o la mitad de los ingresos conseguidos con la trata. Pero el primer año Londres no pagó y en 1840 el rey Pepple volvió a la trata. Ahora bien, como Viejo Calabar y Bonny podían observarse fácilmente desde las patrulleras británicas, las dos regiones empezaron a dedicarse al aceite de palma, aunque algunos puertos más recientes, como Nuevo Calabar y Brass, eran menos famosos y todavía prosiguió la trata en años posteriores.

Brass, oculto en los meandros del delta y accesible solamente por riachuelos, sin salida directa al Atlántico, se convirtió en aquellos años en el centro de un importante tráfico clandestino. Lo controlaba, con el apoyo del rey de Bonny y de los jefes de Brass, el portugués Pablo Freixas, socio de Diego Martínez y recordado en la región durante mucho tiempo por sus «hazañas» contra los «fisgones ingle-

ses». El jefe de Brass, el «rey Boy» se mostró también activo en la trata. El capitán Tucker informaba en los años cuarenta de que «una provisión constante de esclavos llega en canoa por las calas de los ríos Nun y Brass, y antes de mi llegada un español embarcó a trescientos sesenta esclavos». Tucker informaba también de que el rey Pepple afirmaba haber vendido tres mil esclavos en los años de 1839 a 1841, que seguiría tratando con Freixas y, el capitán agregaba que «en Bonny abundan dólares y doblones, como siempre después de la llegada de un negrero a los ríos Nun o Brass, pues la mayoría de los esclavos embarcados se han comprado en Bonny».[47]

Con el tiempo, el capitán Tucker consiguió negociar otro tratado con el rey Pepple, al que se prometieron diez mil libras anuales durante cinco años. Pepple consideraba el asunto concluido, pero el Parlamento británico tenía que examinar el acuerdo. Palmerston, que inspiró el tratado, había sido sustituido entretanto por lord Aberdeen, al que no le parecía adecuado, pues quería volver al tratado de 1839, que prometía solamente dos mil libras al año. De modo que a los africanos les pareció que los británicos no querían seguir con lo acordado y reanudaron sus relaciones con sus clientes brasileños, complacidos con el restablecimiento de la trata. El capitán Midgley, de Liverpool, declaró en 1842 ante un comité de la Cámara de los Comunes que a menos que el gobierno británico actuara con más energía de la desplegada hasta entonces, mejor sería que se alejara por completo del río Bonny, pues «primero llega un capitán y hace un tratado y luego llega otro que dice que el tratado queda anulado y lo hace pedazos».[48]

Durante estos años los británicos firmaron y ratificaron algunos otros tratados. En 1842, Eyo y Eyamba, jefes de las dos principales ciudades del Viejo Calabar, Creek Town y Duke Town, hicieron un tratado aboliendo la esclavitud a cambio de dos mil libras durante cinco años; se firmó un tratado similar con Bimbia (Camerún) pero con un subsidio de sólo mil doscientas libras por año. El *obi* Osai de Aboh se declaró dispuesto a abandonar la trata «si se puede sustituir por un comercio mejor». Al obi le había impresionado un intérprete de Sierra Leona que le explicó lo que significaba la abolición y que terminó su largo discurso diciendo: «¿No veis que es más difícil continuar con la trata que dejarla?» El obi se mostró de acuerdo.[49]

Exasperado por las contradictorias ofertas europeas, el obi expuso el punto de vista africano a los miembros de la expedición al Níger, en 1841: «Hasta ahora creíamos que era voluntad de Dios que los negros fueran esclavos de los blancos; los blancos nos dijeron primero que debíamos venderles esclavos y se los vendimos; y ahora los blancos nos dicen que no vendamos esclavos... Si los blancos dejan de comprar, los negros dejarán de vender.» De todos modos, había suspicacias: cuando Gran Bretaña concluyó el tratado contra la trata en 1841, el rey Pepple de Bonny insertó en el documento una cláusula que decía: «Si en el futuro Gran Bretaña permite la trata, el rey Pepple y los jefes de Bonny podrán hacer lo mismo.»[50]

A mediados del siglo XIX, en gran parte como resultado del poderío naval británico, África occidental o «Guinea» estaba cambiando lentamente, y pasaba de una economía predominantemente basada en la trata a otra basada en el comercio con materias primas. Cuando en 1830 se descubrió que el río Níger desembocaba en el Atlántico por la ensenada de Benin se abrió «una gran vía hacia el corazón de África, coincidiendo con el invento del barco de vapor, que hizo posible viajar río arriba y con ello el comercio [legal]».

La trata interior, sin embargo, continuó e incluso, posiblemente, aumentó. Macgregor Laird fue a Bocqu, más arriba de Ida, en el Níger, donde había mercado de esclavos cada diez días y donde, supuso, se vendían todos los años de ocho a diez mil; en su mayoría eran cautivos del lejano interior y a veces los embarcaban para los europeos. Laird recordaba que «las canoas pasaban continuamente llevando de cuatro a seis u ocho esclavos cada una».[51] El viajero Waddell contó cómo el rey Eyo de Calabar «no empleaba a hombres que secuestraran para él, ni compraba secuestrados si sabía que lo eran, sino que los compraba en el mercado al precio del mercado, sin que pudiera saber cómo habían llegado allí... Reconoció que se obtenían de diversas maneras objetables... pero dijo que venían de distintos países lejanos de los que no sabía nada».[52]

Es posible que dos tercios de los esclavos llevados a las Américas a mediados del siglo XIX procedieran del sur del Ecuador o de África oriental. Incluso un poco al norte del Ecuador, la trata florecía en Sangatanga, en la desembocadura del río Gabón, así como en la isla de Corisco, en la desembocadura del río Mooney.

En la desembocadura del Gabón, el rey local cedió algo de territorio a los franceses, en 1842, y un año después el capitán Montléon desembarcó con soldados para establecer una factoría fortificada. En 1849, su sucesor fundó Libreville, homóloga inglesa de Freetown, y Monrovia, y lo hizo con ayuda de algunos esclavos rescatados del negrero *Elisa*.

Frente a la costa estaban Fernando Poo, Príncipe y Santo Tomé. La primera de estas islas se usaba ahora, debido a sus tranquilas aguas en gran contraste con las agitadas aguas del golfo de Guinea, como estación carbonera de los vapores ingleses. Era corriente hallar allí a la tripulación de algún buque negrero depositada por algún capitán británico después de la captura de su buque y en espera de que la trasladaran a Calabar; la tripulación recibía buen trato en una isla considerada como el punto más saludable de aquellas partes. En 1841 Palmerston ofreció cincuenta mil libras a España a cambio de la isla, pero se rechazó su ofrecimiento, tras el cual España reforzó su control sobre la isla, que se convirtió en base de operaciones de Julián Zulueta de La Habana y de sus socios londinenses, además de su primo Pedro José. Muchos emancipados fueron enviados más tarde a Fernando Poo desde Cuba y Pedro José de Zulueta fue el en-

cargado de asegurarles alimentación, encargo que al parecer cumplió sin celo y sin generosidad, pese a que en 1843 el gobierno español realizó un curioso nombramiento: el del mercader inglés John Beechcroft como gobernador provisional de la isla.

Santo Tomé tenía aún sus plantaciones de caña, donde trabajaban esclavos, como se venía haciendo desde el siglo XV. La isla Príncipe, entretanto, parecía ser a mediados del siglo la colonia privada del gobernador portugués, José María de Ferreira, cuya esposa, mujer de amplia cintura, había invertido mucho en los negocios de Souza en Ouidah.

Algunos kilómetros al sur de Santo Tomé, en tierra firme, estaba el cabo López, un punto destacado pues a partir de él la costa africana gira hacia el sudeste. Las calas de esta zona daban refugio a algunos tratantes. Y más allá, todos estaban de acuerdo en que cambiaba el carácter de la trata. Sir Charles Hotham, comandante de la flota británica, pensaba que «aquí la especulación de parte de los brasileños se funda en el principio de que deben emplearse buques de poco valor, atestados en exceso de esclavos... Aquí es, por tanto, donde la trata asume su más horrenda forma. En este momento, el *Penelope* [el navío a su mando] remolca un negrero de no más de sesenta toneladas, en el cual trescientos doce seres humanos estaban hacinados. La imaginación más desbocada no puede describir una escena más indignante».[53]

Entre las factorías de la trata en esta región, alrededor de 1850, había una con conexiones en La Habana y dirigida por José Pernea, otra perteneciente al lusobrasileño José Bernardino de Sá, y una tercera propiedad del cubano Rubirosa.

Había en esta costa numerosas entidades políticas, la mayoría de ellas activas en la trata. En primer lugar estaba cabo López, donde el explorador francés Paul de Chaillu encontró después de 1810 a un monarca beodo y extravagante, Bongo, y a su sucesor, Arsem, que pronto se adaptaron a la necesidad de ocultar sus barracones a los ingleses. Eran lugares bien ordenados, con los esclavos encadenados en grupos de seis, lo que hacía imposible su huida, porque, le dijeron, «es raro que seis hombres lleguen a ponerse de acuerdo para intentar fugarse». Arsem tenía la costumbre de persuadir a los capitanes que negociaban con él la compra de esclavos para que, ante todo, bebieran sangre. El capitán Lancelot, que traficó allí en 1815 en el *Petite Louise* de Nantes, recibió como regalo un muchacho, igual que sus oficiales. Según De Chaillu los esclavos procedían del interior, de un punto más lejano del que él había llegado.[54]

Alrededor de 1815, Mayumba se convirtió en un centro de la trata después de la abolición portuguesa de la trata al norte del Ecuador. Hacia 1840, este pequeño puerto, con una población de no más de un millar de habitantes, contaba con siete u ocho barracones en manos de tratantes portugueses, españoles o brasileños. Hacia el sur había uno o dos nuevos puertos de la trata, como Banda y Chilongo, y luego el conocido puerto vili de Loango, la ciudad de Malemba y el

puerto menor de Cabinda, que durante mucho tiempo había sido coto cerrado de los franceses y británicos. La retirada de la trata de estos últimos dejó campo libre a los españoles y norteamericanos interesados en la trata y a algunos tratantes portugueses y brasileños que vendían esclavos en La Habana aunque sus buques estuvieran registrados con destino a Pernambuco.

En la bahía de Loango el poder político de los vili estaba en decadencia en el siglo XIX. Cuando en 1870 unos viajeros alemanes visitaron el lugar, encontraron el cuerpo del último maloango (rey de los vili) Buatu todavía sin enterrar desde 1787, porque no había surgido ningún sucesor que dirigiera las ceremonias. Parece que hubo tratantes independientes que casi asumieron la autoridad del soberano, y muchos de ellos empezaron a colocar «Ma» delante de sus nombres para indicar la posesión del territorio, y a ostentar signos de estirpe principesca, como colas de animales.

Cabinda, en su «alta y altiva costa», no muy distinta del «aspecto de la tierra próxima a Dover», según el ayudante médico Peters del navío de la armada británica *Pluto*, se convirtió en el mayor puerto de la trata de la región, a comienzos del XIX. Los habitantes de Cabinda eran reconocidos como admirables marineros y buenos carpinteros. La ciudad podía valerse del río Congo para la trata, pues en su orilla, cerca de la desembocadura, había en 1845 una treintena de barracones, en su mayoría propiedad de españoles o cubanos, cuyas lujosas casas y jardines en las márgenes del río provocaban la admiración de los oficiales británicos. Uno de esos tratantes era Pedro Maniett, «que en lo referente a sus comunicaciones con los ingleses que incluso han bloqueado e impedido que sus barcos llegaran allí, se ha conducido con la mayor bondad», y hasta atendió a marineros ingleses heridos en algunas de las escaramuzas que tuvieron lugar con los negreros.[55] Había también algunos barracones brasileños, muchos de ellos propiedad de tratantes, de los cuales el más destacado era Manuel Pinto da Fonseca, de Río. Se decía que en 1846 guardaba en su factoría mercancías por valor de ciento cuarenta mil libras, en espera de tratos para comprar esclavos. Estos barracones acabaron trasladándose a unas cuantas horas de camino de la desembocadura del río, para evitar los ataques de la armada británica. A pesar de ello, en 1842 el capitán Matson destruyó cinco de ellos.

En el siglo XIX, los tratantes de Cabinda prestaban mucha atención a la rapidez en el embarque de los esclavos. El norteamericano Joseph Underwood describió cómo en 1845 «se avistó una vela... a la una de la tarde. No ondeaba bandera. A la una y diez, echó anclas, a pocos metros del *Sea Eagle* [el barco de Underwood]. El bergantín estaba preparado para hacerse a la vela. Los botes pronto llegaron hasta él llenos de negros... Cargaron unos cuatrocientos cincuenta y a las tres menos cuarto levó anclas y se hizo a la mar [con destino a Río]...».[56]

El río Congo era una fuente importante de esclavos para Cuba y Brasil pues proporcionaba una cobertura perfecta a los barcos negreros, que podían ocultarse hasta quedar fuera de la vista de los bar-

cos de patrulla, cuando podían cargar rápidamente y escapar valiéndose de la rápida corriente del Congo. Otro viajero norteamericano, Peter Knickerbocker, escribió que «el río Congo tiene en su desembocadura unos treinta y dos kilómetros de anchura, y se echa al océano con la fuerza de una esclusa de molino y la corriente continúa con fuerza y rapidez muy mar adentro, con lo que el tratante tiene más probabilidades de encontrar una buena oferta en este lugar que en cualquier otro mercado de esclavos de la costa. Una noche oscura y una marea baja lo llevarán setenta kilómetros río abajo y más de cien kilómetros mar adentro, aunque haya poco viento, y la probabilidad de que se encuentre con una patrulla a esta distancia es muy pequeña».[57]

Otro viajero, Montgomery Parker, escribió respecto a la participación de norteamericanos en la trata de este territorio que «numerosos barcos norteamericanos llegan desde Río... Bahía y otros puertos de Brasil y hasta de Cuba, con registro para ir a la costa de África, llevando un cargamento y los pasajeros que el fletador considera conveniente, y regresar al puerto del que salieron... hacen dos o tres viajes a la costa [de África] y regresan cada vez con un cargamento de madera roja, resina, marfil, etc., y pronto los patrulleros armados de las distintas flotas los conocen y los consideran legales y honrados comerciantes y dejan de vigilarlos tan estrechamente como lo harían con un navío que llegara a la costa por primera vez. Uno de estos barcos vuelve más tarde y los agentes encuentran la costa libre y una buena oportunidad de cargar esclavos... Ofrecen al capitán comprar su buque. Lo acepta... [y] desembarca con sus oficiales y tripulación... se cargan de prisa los esclavos y se entrega el barco a un patrón y una tripulación brasileños que suelen ser los pasajeros que ha traído en su viaje de ida y todavía con la bandera norteamericana ondeando en el mástil, se aleja de la costa sin peligro».[58] Uno de los barcos vendidos de este modo (o que así lo parecía) fue el *Cipher* de Charles Hoffman, de Salem, vendido en Cabinda en 1841. Otros tratantes con negocios en esta ciudad eran Julián Zulueta de La Habana, representado por un tal José Ojea, y varios de sus competidores españoles o cubanos, como Manuel Pastor o Manzanedo.

Apenas es posible estimar el número de esclavos transportados desde estos ríos a mediados del siglo XIX. Pero en la zona al norte del Congo, las patrullas británicas y de otros países capturaron doscientos noventa buques negreros, y en la región al sur del mismo río, la cifra fue algo menor: doscientos ochenta.

Todavía más al sur se hallaban los puertos negreros de Angola, Ambriz y Benguela, con la vieja ciudad de Luanda entre los dos. De estos y otros puntos de la costa salió probablemente medio millón de esclavos durante la era legal, de 1800 a 1830, y parece que más de seiscientos mil salieron a escondidas en la era de la ilegalidad, a partir de 1830. Estas cifras, sin embargo, pueden ser inferiores a las reales.

Ambriz era un centro nuevo de la trata con Brasil; allí se trasladaron muchos lusoafricanos después de 1810, pues desde este puer-

to podían embarcar esclavos sin las trabas burocráticas habituales en Luanda, así como eludir el pago de impuestos. El iniciador de este sistema fue Manuel José de Souza Lopes, que se especializó en vender esclavos a compradores españoles. El obstinado capitán Matson destruyó allí tres barracones, en 1842, pero la trata se reanudó. Alrededor de 1850 tenían factorías en Ambriz tres destacados tratantes brasileños o portugueses: Manuel Pinto da Fonseca, Ferraz Coreira y Tomás Ramos.

A mediados de siglo la propia Luanda había reducido en gran manera su interés por la trata, aunque todavía existía un gran barracón en los aledaños de la ciudad, en la bahía Lamarinas. Las condiciones para guardar esclavos en esta ciudad imperial lusa parecían peores en el XIX a como lo fueron en el XVIII: «La detención de negros en la costa», escribió un visitante, «ya sea porque hay demasiados en el mercado, ya porque no llegan los tratantes que han de llevarlos a otras costas, es una melancólica y evidente causa de muerte entre los esclavos».[59] A muchos de los que llegaban a Luanda se les enviaba luego caminando a Benguela para su embarque. Los tratantes más ambiciosos de la época que no iban a Ambriz solían ir tierra adentro.

Benguela, con sus estrechas relaciones comerciales y financieras con Río de Janeiro, era el centro de esos angoleños que, como el comerciante António Lopes Anjo, después de la independencia de Brasil en 1822 hubiesen preferido una asociación política con la nueva nación.

A espaldas de estos puertos frente al Atlántico nacía a mediados de siglo una tendencia en otra dirección. Los tratantes árabes de África oriental habían llegado ya al Congo y seguían llevando esclavos a través del continente hasta Kilwa o Zanzíbar. La figura suprema de esta nueva trata era un árabe del puerto de Zanzíbar, Tippoo Ti, famoso en toda África por sus incursiones con armas de fuego. El gobernador D'Acunha, de Luanda, explicó al capitán británico Alexander Murray que «estos tratantes no vacilan en enviar ejércitos de esclavos de un extremo a otro del continente, de Benguela a Mozambique».[60]

A lo largo de todos los siglos de la trata atlántica, hubo una corriente constante de esclavos hacia las Américas desde África oriental. Entre los puertos de esta región, de Point Uniac en el sur a Zanzíbar en el norte, se extendían más de mil quinientos kilómetros de costa, desde donde se embarcaban probablemente tantos o más esclavos que desde cualquier otra región, tal vez unos diez mil al año en los años veinte del XIX, hasta treinta mil en la década siguiente, en su mayoría procedentes de las ciudades de Mozambique, en cuyas hermosas casas vivieron antaño mercaderes portugueses que comerciaban con India, y de Quelimane, «decididamente el cuartel general» a despecho de sus peligrosos bancos de arena. La cruzada británica contra la trata no ignoró a África oriental, pero la consideró de importancia secundaria, por lo menos hasta que se hubiese intimidado, sobornado o persuadido a África occidental para que adoptara una conducta humana.

Richard Waters, cónsul de Estados Unidos en Zanzíbar, que en 1837 estaba en Mozambique, recordaba haber visto esclavos en el puerto «la mayoría niños de diez a catorce años de edad... ¿Qué puedo decir a quienes se dedican a este comercio, cuando recuerdo los millones de esclavos en mi propio país?».[61] Más tarde, Waters, abolicionista de Salem, dijo: «No puedo desearos un próspero viaje, porque os dedicáis a un comercio que odio desde el fondo de mi corazón.» El negrero, «hombre muy agradable», sonrió e insistió en que estarían mejor donde los llevaba. Las principales partidas del comercio de esa isla eran ahora esclavos, con el marfil y el polvo de oro muy por detrás. Las orillas del río Anghoza eran también un «gran almacén de esclavos». El capitán Rundle Watson, comandante del navío de la armada británica *Brilliant*, explicó a una comisión de la Cámara de los Comunes, en 1850, que «la Costa de Esclavos comienza en el cabo Lady Grey». Otro puerto negrero era Sofala, «la manada de los elefantes», en la desembocadura del Zambezi. En 1827, el capitán Charles Millet, de Salem, comerciante en mercancías legales, consideraba que en las ciudades de Lindy y Kisawara, más allá del cabo Delgado, «sólo había comercio en esclavos», y allí los tratantes del océano Índico competían con los del Atlántico. Zanzíbar era también un gran mercado de esclavos, que proveía asimismo a las cercanas islas del Índico. Probablemente se llevaron un cuarto de millón de esclavos desde la isla de Mozambique a esas otras islas, en la primera mitad del siglo XIX.

A los esclavos traídos a la costa desde el interior se les trataba tan mal, por lo menos, como a los del viaje transatlántico. «A menudo se amontona a un millar de esclavos en un espacio que apenas contendría igual número de sacos de arroz», comentó Michael Shepard, de Salem, que agregó: «Cuando llegan a Zanzíbar para su venta, se les descarga como se haría con un rebaño de ovejas, y se arroja a los muertos por encima de la borda para que se los lleve la marea.»[62] Una turista norteamericana, la señora Putnam, opinaba en 1849 que «a los esclavos no les importa que los vendan más de lo que les importaría a un par de bueyes en mi país»,[63] pero no dijo cómo lo sabía ella.

La mayoría de los puertos negreros estaban, como de costumbre, en los estuarios de ríos, por los cuales podían navegar río arriba, a la vela o al vapor, barcos negreros de hasta doscientas toneladas. Los agentes eran a menudo hindúes (banianos) del puerto portugués de Gujerat; los árabes y los portugueses estaban interesados en vender esclavos a muchos lugares además de las Américas. Uno de los tratantes más importantes era un cristiano de Goa que había vivido en Río.

No obstante, los tratantes más importantes eran mozambiqueños, como José do Rosário Monteiro, que empezó a construir barcos alrededor de 1784 y llevó esclavos a Brasil durante todas las guerras napoleónicas; Manuel Galvão da Silva, que durante un tiempo fue secretario del gobernador, al que convenció para que invirtiera en sus buques, y finalmente João Bonifacio Alves da Silva, probablemente el más importante de los tratantes de Quelimane, de donde fue go-

bernador durante dieciocho años.[64] Después de 1840 la firma portuguesa de la trata más destacada en África oriental era la Compañía Portuguesa, registrada en Nueva York, dirigida por Manoel Basilio da Cunha Reis, y cuyos negocios se extendían hasta Cuba en los años cincuenta. Alrededor de 1840, sin embargo, vendía los esclavos sobre todo a brasileños; los llevaban a Río en buques norteamericanos, tal vez para los reyes de la trata, como Manuel Pinto da Fonseca o Bernardino da Sá, que sobornaban fácilmente a los burócratas portugueses: «La pequeña paga de esos funcionarios hace irresistible la tentación a que están expuestos», escribía en 1850 un funcionario británico. «Desterrados durante años a un clima apestoso, resulta muy tentador tratar de enriquecerse lo bastante pronto para abandonar su cargo público.»[65]

Alrededor de 1830 Théodore Canot navegó desde Cuba en un negrero, «un bien acondicionado bergantín construido en Brasil de algo más de trescientas toneladas», que echó anclas en Quelimane «entre muchos negreros portugueses y brasileños... Hicimos una salva de saludo de veinte disparos e izamos la bandera francesa. El capitán, de uniforme, fue a visitar al gobernador. A la mañana siguiente enviaron el bote del gobernador a buscar el dinero; el cuarto día se dio la señal que nos llamaba a la playa; el quinto, sexto y séptimo, nos enviaron ochocientos negros, y el noveno estábamos de camino». Pero el éxito de este viaje se vio frustrado porque hubo viruelas a bordo, que mataron a unos trescientos esclavos.[66]

En 1846 fue sustituido, acusado de corrupción, el gobernador de Quelimane, Abreu de Madeira; su sucesor abandonó el puesto y «huyó en un barco negrero con un cargamento de esclavos». El siguiente gobernador portugués de Mozambique, capitán Duval, era a juicio de los ingleses «una de las mejores personas que hemos encontrado» y al cabo de unos años había acabado con la trata en una zona de unos ochenta kilómetros a ambos lados de la ciudad. Lo habitual, explicó el capitán Duval, era que «los gobernadores recibían una caja poco después de ocupar el cargo; al abrirla encontraban cuatro compartimentos... dentro había mil quinientos dólares, en un compartimento setecientos cincuenta con una corona, y doscientos cincuenta en cada uno de los otros compartimentos. Estas sumas eran del principal tratante de la ciudad, para el gobernador, su ayudante, el recaudador de aduanas y el comandante de las tropas».[67]

A partir de 1840, la armada portuguesa se mostró algo activa en la región, con un bergantín y dos goletas, que detuvieron a algunos barcos, pero en general los tratantes «se burlan de ellos».

Los brasileños consideraban a los negros de Mozambique como «una raza de hombres espléndidos», mejores que los de la costa occidental, «una raza que pronto adquiere el conocimiento del valor del dinero». Pero eran hombres originarios de muchos pueblos, pues a menudo llegaban a Quelimane esclavos desde muy al interior, a lo largo de todo el Zambezi.

La trata disminuyó a partir de los años cuarenta gracias a los bri-

tánicos, que desde 1843 disponían de poderes otorgados por los gobernadores portugueses, unos poderes que nunca lograron en África occidental. Podían, por ejemplo, perseguir a los buques negreros en las zonas de la costa donde no había presencia portuguesa y también destruir barracones según ellos mismos decidieran. Entonces, los tratantes se volvieron hacia los compradores de fuera de los territorios portugueses, por ejemplo en los sultanatos del imam de Mascate (especialmente los barracones de Banyan), o de las islas árabes de Angoche, Comoro y Madagascar occidental. Madagascar prohibió la trata después de firmar un tratado con Gran Bretaña en 1817, pero hay pruebas de que durante todo el XIX existió una vigorosa trata partiendo de esta isla, con una exportación anual de tres a cuatro mil esclavos, algunos hacia Mauricio y otros lugares del Índico, y el resto hacia distintos puertos de las Américas, especialmente de Cuba.

La captura por los británicos de la isla Mauricio en 1815 no afectó mucho la trata, que prosperó hacia la isla de Mozambique hasta que en 1813 se abolió legalmente, aunque continuó sin que las autoridades inglesas le pusieran cortapisas hasta alrededor de 1825. Cerca de allí estaba la isla Bourbon, que después de 1815 siguió siendo francesa. No parece que se exportaran esclavos desde ella, pero a comienzos del XIX se importaron muchos desde Mozambique y Madagascar, para ayudar en la cosecha del café y en el cultivo del clavo de especia, que Pierre Poivre introdujo en la isla en 1779. «También se les emplea para transportar en carros mercancías por la ciudad, en vez de animales de tiro», comentó el comerciante de Salem Dudley Leavitt Pickman.[68]

Los barcos cubanos que iban a estos puertos eran mucho mayores que los que frecuentaban la costa occidental del continente, porque los navíos pequeños no rodeaban fácilmente el cabo de Buena Esperanza.

Este itinerario por el cabo de Buena Esperanza era triplemente desagradable para los esclavos: en primer lugar, porque el viaje desde la costa oriental africana a Brasil era mucho más largo que desde Angola, duraba de sesenta a setenta días como promedio; en segundo lugar, a causa del frío que los esclavos sufrían cuando rodeaban el cabo, en lugar del gran calor que caracterizaba el viaje desde Angola a Brasil, en que las temperaturas en cubierta eran a menudo superiores a los cincuenta grados, y en tercer lugar, a causa de las tormentas.

En cuanto al número de esclavos llevados en el siglo XIX desde estos remotos puertos a las Américas, cabe decir que en los años veinte llegaban a la isla de Mozambique de quince a dieciocho buques negreros, cada uno de los cuales se llevaba unos quinientos esclavos, aunque a menudo la mitad morían en el viaje. Tal vez sería una buena estimación la de diez mil al año, desde este puerto. Después de 1830, cuando la trata hacia Brasil y Cuba se convirtió en una empresa ilegal, la cifra probablemente fue más alta, acaso mucho más alta, pues para entonces se reducía el comercio de esclavos de la costa oc-

cidental africana. En 1819, por ejemplo, podían verse en Mozambique, en ruta hacia Zanzíbar, cinco buques de La Habana, y así siempre hasta la mitad del siglo. Parece que se exportaron unos quince mil esclavos durante estos años y unos diez mil pudieron salir de Quelimane.

33. LOS TIBURONES SON LA ESCOLTA CONSTANTE DE TODOS LOS BUQUES NEGREROS

> Los tiburones... son la escolta constante de todos los buques negreros que cruzan el Atlántico; trotan sistemáticamente a su lado, para estar dispuestos en caso de que haya que llevar un paquete o enterrar decentemente a un esclavo muerto...
>
> HERMAN MELVILLE, *Moby Dick*

> Al día siguiente avistamos un buque de guerra inglés [el *Maidenstone*]. Cuando los portugueses lo vieron, se inquietaron y se alarmaron. Nos dijeron que ésas eran las gentes que nos comerían si permitíamos que nos capturaran, y nos pidieron que, si nos preguntaban cuánto hacía que navegábamos, les dijéramos que más de un mes. Y nos dieron largos remos y nos pusieron a remar, unos diez hombres en cada remo, y tratamos de alejarnos tanto como pudimos, pero fue inútil. Al día siguiente los ingleses nos alcanzaron y se encargaron de los esclavos...
>
> El esclavo Joseph Wright,
> en *Africa Remembered*, de PHILIP CURTIN

> Navegando de prisa con un fuerte viento de tierra, el navío estuvo pronto fuera de la vista de la costa de África.
>
> PROSPER MÉRIMÉE, *Tamango*

Tanto los adversarios como los partidarios de los «comerciantes en ébano», como solían llamar en Francia a los tratantes, sostenían que las condiciones habían empeorado durante la etapa ilegal de la trata, pues los capitanes a menudo amontonaban a más esclavos en espacios más reducidos de lo que lo hubieran hecho en el pasado. El duque de Wellington dijo ante el Congreso de Verona, en 1822, que «todos los intentos de prevenir la trata, por imperfectos que hayan sido, han tendido a aumentar el sufrimiento humano... El temor de ser descubierto sugiere medios de ocultación que producen en el cargamento los más espantosos sufrimientos».[1]

Ante una comisión de la Cámara de los Comunes encargada de investigar la trata, varios testigos declararon lo mismo en 1848. Por ejemplo, J. B. Moore, presidente de la Asociación Brasileña de Liverpool, pensaba que «año tras año me convenzo de que los males relacionados con el comercio de esclavos se han agravado por la presencia de nuestra flota en la costa africana para impedirlo... aumentando los sufrimientos de los esclavos». José Cliffe, un negrero norteamericanobrasileño, abandonó la trata debido a «la pérdida de vidas y al

aumento de los sufrimientos humanos», que consideraba consecuencia directa de la filantropía británica.[2]

Durante los primeros veinte o treinta años posteriores a la abolición británica y norteamericana en 1808, las dimensiones y características de los barcos negreros probablemente siguieron siendo las de antes. Pero a mediados del siglo se emplearon barcos, entre ellos algunos de vapor, capaces de llevar a un millar de esclavos a través del océano. En estos viajes «el sufrimiento, aunque más intenso es de más corta duración», según decía el capitán Denman en 1848. No es preciso aceptar como verdad estricta cada frase del terrible relato de la vida de Drake, capitán de la trata y médico de la trata, para darse cuenta de que la desorganización era frecuente y el amontonamiento de los esclavos degradante, de modo que a menudo había lo que él llamaba «terribles peleas entre los esclavos por espacio y aire». La travesía era, como lo fue siempre, «una pestilencia que marchaba sobre las aguas».[3]

También en África subsistían las envilecedoras condiciones. A menudo los capitanes de la trata suponían de veras que hacían un favor a los esclavos al llevarlos a Brasil o Cuba, aunque fuese en esclavitud. Lord John Russell dijo a la Cámara de los Comunes en 1846 que una tercera parte de los cautivos morían durante su viaje por tierra hacia la costa. Pero el tiempo de espera en los barracones africanos era probablemente mayor en el siglo XIX que en siglos anteriores pues, como se ha explicado, los capitanes trataban de recoger de una sola vez sus cargamentos en lugar de pasar semanas negociando, ya que se requería rapidez para evitar la interferencia de la armada británica. Lord Palmerston comentaba que «la posibilidad de verse interrumpidos obliga a los tratantes a hacer arreglos para embarcar rápidamente». Se dijo que muchos niños fueron llevados a Brasil, durante la trata ilegal, porque su talla permitía cargar un mayor número.[4]

Sin embargo, la existencia de esos almacenes de esclavos hacía, en cierto modo, más fácil el control de la trata, pues se conocía la mayor parte de sus emplazamientos y así podían vigilarse. Los barracones eran construcciones endebles, en general de bambú, guardadas por africanos. «Supongamos que hubiese quinientos esclavos esperando en un barracón» explicó al arrepentido tratante Cliffe, «hay un crucero a la vista y el barco negrero no puede acercarse. Es muy difícil conseguir en la costa de África suficiente comida para mantenerlos». Por esto, se cree que dos mil esclavos fueron asesinados en 1846 en un barracón de Lagos, debido a que los barcos negreros con bandera italiana *Styx* e *Hydra* no se atrevieron a desafiar la patrulla británica, y porque, por otra parte, al rey del lugar se le había acabado la comida; «el motivo fue, simplemente, que le resultaba costoso alimentar a tanta gente ociosa». Se sugirió a veces que si la armada británica (o cualquier otra) hubiese destruido todos los barracones, la trata habría quedado herida de muerte. Pero el médico de la armada ya mencionado, el doctor Thomson, declaró con realismo ante la Comisión Hutt que «los esclavos llegarán, tanto si hay barracones como si no los hay».[5]

Un comodoro norteamericano, Henry Wise, dio otra imagen de los esclavos en un barracón, cuando desde Cabinda escribió en 1859 que «en grupos encadenados, los desgraciados esclavos se dirigen desde el interior a los barracones en la playa, guiados por los latigazos, hasta que el aire del mar, la comida insuficiente y el temor a su próximo destino produce las enfermadas más fatales; la disentería y las fiebres a menudo los libran de sus sufrimientos y el suelo de los alrededores se enriquece con los restos descompuestos de tantos de nuestros semejantes y sus huesos bordean los caminos... En una corta marcha de seiscientos esclavos, hace unas semanas, destinados al *Emma Lincoln* [de Estados Unidos], ciento veinticinco expiraron en el camino. La mortalidad en estas rápidas caminatas raramente es inferior al veinte por ciento. Así es, señor, la trata bajo bandera americana».[6]

Por desagradables que fueran los barracones, sin duda los esclavos hubiesen preferido permanecer en ellos a ir al «país mejor» de que hablaban los capitanes negreros. Un antiguo esclavo, John Frazer, por ejemplo, describió cómo (en el siglo XIX igual que en el XVIII) los esclavos «a menudo lloraban, no querían marcharse». Y cuando el esteta diputado por Pontefract Richard Monckton Milnes le preguntó si hubiera preferido quedarse en los barracones, Frazer contestó que sí. Pero todos los antiguos esclavos a los que se les hizo esta pregunta respondieron que hubieran preferido quedarse en Sierra Leona a volver a su lugar de nacimiento, porque, insistió Frazer, Sierra Leona «es un país libre».[7]

En los años cuarenta del XIX a menudo la presencia de las patrullas navales hacía difícil embarcar a los esclavos en los barracones, y entonces se les obligaba a caminar largos trechos, a veces sesenta kilómetros o más, por la costa, hasta un punto de encuentro secreto con las canoas de un barco negrero.

Como en el pasado, en África los tratantes obtenían esclavos de muy diversas maneras y ninguna versión de cómo coincidía exactamente con las demás. El capitán Matson, por ejemplo, creía que casi había cesado la costumbre de conseguir esclavos mediante la guerra y la destrucción de poblados y que «la mitad de los esclavos que llevan ahora a los mercados de Cuba y Brasil se compran a los padres». Por su parte, el reverendo Henry Townsend, de la Sociedad Misionera, que había vivido muchos años en Abeokuta, ciudad de cincuenta mil habitantes cerca de Lagos, consideraba, alrededor de 1850, que la guerra era clave para comprender los orígenes de la esclavitud en aquel territorio. Podía surgir una disputa, que desembocaba en una lucha, «y, al final, una de las ciudades quedaba destruida y sus habitantes forzados a la esclavitud, tantos como podían capturar, y los que lograban escapar se unían a los que los habían asediado y atacaban a los otros. Y así iban, de ciudad en ciudad, y un ejército de lo peor de la sociedad atacaba las ciudades, una tras otra, hasta que todo el país estaba en pleno desorden... La guerra comenzaba por venganza y se continuaba porque el comercio con esclavos les proporcionaba los medios de seguir la guerra, pues encontraban

provecho en la venta de esclavos, que antes no comprendían muy bien».[8]

Varios supervivientes de la trata del siglo XIX declararon en 1848 ante la ya mencionada comisión de la Cámara de los Comunes. Uno de ellos, William Henry Platt, próspero comerciante de Sierra Leona, originario de la región de Benin, fue secuestrado cuando era niño, de modo que «apenas si puedo explicar lo que me sucedió... Yo y un amigo estábamos en un campo poniendo trampas para los pájaros del arroz... y me secuestraron. Creo que pasamos tres semanas caminando hacia el mar, donde me embarcaron en uno de los barcos hacia Brasil». Antes, esperó tres días en la costa, y al parecer (pues su relato no se refirió a esta parte de su vida) fue liberado por un crucero británico y conducido a Sierra Leona. Platt no deseaba regresar a Benin, cuya lengua ya apenas hablaba en el momento en que hizo su declaración.[9]

Disponemos de la valiosa información proporcionada por un esclavo más tarde conocido como Joseph Wright a quien, en los años veinte del siglo, embarcaron en un buque en Lagos; lo habían capturado muy en el interior y conducido a Lagos en una canoa. «Por la mañana temprano», escribió, «nos llevaron para la venta a un portugués blanco. Después de examinarnos muy atentamente, el blanco me puso a un lado, junto con otros. Luego hicieron un regateo para ver cuánto daría por cada uno de nosotros. Cuando se pusieron de acuerdo, el blanco nos envió al corral de esclavos... donde estuve... unos dos meses, con una cuerda alrededor del cuello. Todos los jóvenes llevaban cuerdas alrededor del cuello, en fila, y todos los hombres estaban encadenados en una larga fila, unas cincuenta personas por fila, de modo que ninguno podía escapar sin los demás. Una vez, el poblado se incendió y unos cincuenta esclavos fueron consumidos por las llamas, porque la entrada estaba llena de gente... [Luego] nos llevaron cerca del agua salada... para ponernos en canoas. Nos dolía el corazón a todos, pues íbamos a dejar nuestro país por otro... [y] habíamos oído decir que los portugueses nos comerían cuando llegaran a su país... Nos pusieron en canoas para llevarnos al bergantín, una de las canoas se ahogó [sic] y murieron la mitad de los esclavos... A todos los hombres los almacenaron debajo de la cubierta, y a los niños y las mujeres los dejaron en la cubierta...».[10]

A los esclavos se les marcaba siempre con hierro candente antes de llevarlos a las Américas. En esto no había diferencia entre lo que se hacía en el legal siglo XVIII y en el ilegal siglo XIX: un hierro con letras cortadas en él «se pone al fuego en la playa y siempre se tiene a mano un pequeño recipiente con aceite de palma; se calienta el hierro y se mete en este aceite y se aplica contra la cadera [a los hombres] o [justo encima] del pecho [a las mujeres] o donde quiera que el tratante desee que se marque a sus esclavos... El aceite de palma sirve para impedir que la carne se pegue al hierro».[11]

A los esclavos destinados a Brasil se les bautizaba antes de la travesía, y todos, por regla general, seguían siendo examinados por un

doctor («el doctor los frota para ver si están sanos y escoge a los mejores»), aunque muchos barcos no llevaban un médico a bordo. «Un hombre respetable no quiere ir y no merece la pena llevar a uno malo.»[12] A veces, como con Mongo John, a los esclavos se les inspeccionaba cuidadosamente aún antes de entrar en el barracón.

Como en el pasado, cada pueblo tenía sus preferencias. En el siglo XIX todos estaban de acuerdo en que un kru, de la costa de barlovento, era un mal esclavo, «pues saben que si se le esclaviza se suicidará inmediatamente».[13]

En cuanto a la travesía, las rutas desde África y desde Brasil o Cuba eran más directas que en los tiempos de la trata triangular. Pero a veces hasta los barcos cubanos hacían escala en Bahía camino de la ensenada de Benin, con el fin de recoger ese tabaco empapado de melaza que seguía siendo muy apreciado en el último de estos puertos. Las prisas con que se embarcaba, en el viaje de regreso, podían determinar que se saliera con agua insuficiente o inadecuada, lo cual a veces provocaba situaciones como las del *Zong* y que se arrojara por la borda a los esclavos.

No es probable que antes de 1800 se esperara que barcos de sólo veintiuna toneladas de carga llevaran a noventa y siete seres humanos a través del Atlántico, como sucedió con el *Conceição*, que llegó a Pernambuco en 1844, cuyo capitán proporcionó a los esclavos sólo una decimoquinta parte del espacio que se consideraba apto para un soldado británico que debiera atravesar el océano. James Bandinel, que durante muchos años dirigió la actividad del Ministerio de Exteriores de Londres contra la trata, estaba de acuerdo en que los esfuerzos ingleses para suprimir la trata tenían como resultado un aumento de los sufrimientos de los africanos: «Además del horrible trato general, los tratantes tienen un motivo adicional, el miedo a que los capturen, que les induce a partir cuando sus barcos están sólo a medias aprovisionados; y... no se preocupan de su salud, como cuando se permitía la trata...»[14] El comodoro sir George Collier, en el navío de la armada *Tartar*, encontró en 1821 a los esclavos a bordo del barco cubano *Ana María*, capturado en el río Bonny, «aferrados a las rejas, para inhalar un poco de aire fresco, y luchando entre sí por unas gotas de agua, mostrando sus lenguas apergaminadas y señalando sus vientres reducidos, como si pasaran hambre, pues aunque el cargamento se había terminado apenas el día antes, muchos de los que permanecieron más tiempo en los botes se encontraban reducidos a tal condición que parecían esqueletos, y me vi obligado a ordenar que pusieran a doce inmediatamente al cuidado de un médico...». Se encontraron a bordo cuatrocientos cincuenta esclavos «sujetos a pares con grilletes por la pierna, algunos atados con cuerdas y algunos otros con los brazos tan lacerados por lo apretado de los nudos que la carne estaba completamente desgarrada».[15]

A menudo, en el XIX no había cubiertas especiales para los escla-

vos, pero siempre se separaba a los hombres de las mujeres, los primeros en la bodega y las segundas en la cabina, y a los niños a menudo se les dejaba en la cubierta superior. Parece ser que casi todos los esclavos viajaban desnudos.

Estos viajes eran en muchos otros detalles iguales a los del siglo XVIII: la distribución de los esclavos por decenas, a la hora de las comidas, el lavado de las manos en agua salada después de comer, el castigo a los que se negaban a comer, la distribución ocasional de licor o tabaco, el lavado de la boca con vinagre, el afeitado semanal sin jabón, la obligación de cortarse las uñas para limitar los daños en las peleas, y la limpieza diaria de las cubiertas. Luego estaba el almacenamiento sistemático de los esclavos para la noche, «los del lado derecho del barco mirando adelante y tendidos en el regazo unos de otros, mientras que los del lado izquierdo miraban a popa... Cada negro se tiende sobre su lado derecho, que se considera preferible para el latir del corazón».[16] Como antes, ese escogía entre los «esclavos superiores» a «vigilantes» y se les distinguía con una cuerda ligera o una tira de cuentas alrededor del cuello. A veces se disponía de pedazos de madera como almohada, había rejas en los mamparos y escotillas y se practicaban aberturas para permitir una mejor ventilación. Parece que a los esclavos adultos se les engrillaba a pares por los tobillos.

Los viajes de la trata, en el siglo XIX, solían llevar de veinticinco a treinta días entre Angola y Brasil, o cuarenta y cinco entre Benin o Biafra y el Caribe; como ya se indicó, el viaje desde África oriental podía ser mucho más largo.

En aquellos atiborrados buques, el agua disponible y la comida se pasaba de unos a otros en calabazas, en las zonas de los esclavos, con lo que se evitaba la necesidad de llevarlos a la cubierta abierta, como se hacía en el pasado. El tratante José Cliffe pensaba que en muchos de los viajes al Brasil los esclavos nunca salían de la bodega.

Las enfermedades convertían a uno de cada diez buques negreros en algo comparable a alguno de los círculos más espantosos del infierno de Dante. El capitán Matson describió un negrero, el *Josefina*, capturado tras varias horas de persecución, en el que descubrió que «muchos de los esclavos tenían viruelas; los enfermos habían sido arrojados a un lado de la bodega y al mirarlos desde arriba parecían formar una sola masa viva, en la que apenas se distinguían los brazos de las piernas, o una persona de otra, o lo que eran; había hombres, mujeres y niños; era el montón más horrible y asqueroso que pueda imaginarse».[17]

El viajero J. B. Romaigne describió en 1819 un viaje absolutamente surrealista en el barco de doscientas toneladas *Rôdeur* de Le Havre, propiedad de un mercader llamado Chedel. Navegaba del río Bonny a Guadalupe con doscientos esclavos a bordo. Se declaró una forma virulenta, aunque al parecer efímera, de oftalmía, que provocó la ceguera de la mayoría de los esclavos y tripulantes. El barco, sin

piloto, vagó sin rumbo por el océano, y tras sobrevivir a una tempestad, se cruzó con el *San León* de España, de cuya tripulación esperaban ayuda, pero resultó que también estaba ciega. «Al anunciarse esta horrible coincidencia, hubo un momento de silencio entre nosotros, como de muerte. Se acabó con un estallido de carcajadas, a las que me uní, y antes de que terminara el ataque de risa pudimos darnos cuenta, por el sonido de las maldiciones que nos dirigían, que el *San León* se alejaba... Nunca llegó a puerto alguno.» En cambio, la mayor parte de la tripulación del *Rôdeur* acabó sanando y llegó a Guadalupe, pero no antes de que el capitán Boucher hiciera arrojar por la borda a treinta y nueve esclavos ciegos.[18] Por cierto que el doctor Grillé, oculista de la duquesa de Angulema, escribió una tesis sobre esta epidemia y el caso llegó así a conocimiento del público. El abolicionista Morenas señaló que en la segunda edición de la tesis se omitió el *jet en mer* (arrojar al mar).

La mortalidad en estos viajes era más baja en el XIX que cien años antes. José Cliffe pensaba que el promedio de muertes en los barcos rumbo a Brasil, en los años cuarenta, debía de ser de un treinta y cinco por ciento. Pero Thomas Thomson, que vivió varios años en Brasil, creía exagerado este porcentaje y más probable el del nueve por ciento, que el almirante sir Charles Hotham redujo al cinco por ciento. En los años cuarenta, la Cámara de los Comunes publicó cifras similares, aunque más detalladas, relativas a los viajes negreros a Río, Bahía y La Habana, entre 1810 y 1840. Ponía las muertes en el 9,1 por ciento. La mayoría de los buques viajaban más rápidamente en el XIX que sus equivalentes del XVIII, en parte gracias a sus cascos recubiertos de cobre. Estaban diseñados para llevar más agua que sus predecesores y también mayor cantidad de agua de lluvia.

Si se descubría un caso de viruelas, los capitanes negreros seguían mostrándose implacables, y Canot explicó que cuando se encontraba a un esclavo con esta enfermedad se le asesinaba de noche, si se creía que con ello se podía salvar del contagio todo el barco. Pero ya se conocía la vacuna y parece que se utilizaba en Angola en la mayoría de los esclavos, después de 1820.

La tasa de mortalidad de las tripulaciones era en el siglo XIX casi la misma que en el anterior, tal vez alrededor del diecisiete por ciento, con el paludismo y la fiebre amarilla como causas más habituales. Pero parece que después de la mitad del siglo se produjo una mejora.

Hubo también menos rebeliones y motines en el XIX que en el pasado. En primer lugar, porque se transportaban más niños, y en segundo, porque los viajes duraban menos. Pero a mediados de siglo tuvo lugar una de las más notables rebeliones. Un grupo de esclavos navegaba rumbo al oeste frente a la costa septentrional de Cuba, desde La Habana hasta el pequeño puerto de Guanajay, en un barco construido en Baltimore, un «modelo sin igual por su velocidad, de unas ciento veinte toneladas», el *Amistad*, al mando de Ramón Ferrer. Los cincuenta y tres esclavos eran casi todos del pueblo mende, originarios de la región a unos cien kilómetros tierra adentro del río

Gallinas, donde los embarcaron, tal vez por orden de Pedro Blanco. Los dueños de los esclavos, Pedro Mantes y José Ruiz, iban a bordo. El buque era propiedad de un consorcio de tratantes, que enviaba los esclavos a «refrescarse» en una de las islas de la Bahía, frente a la costa de Honduras, de las que se habla en el capítulo veintinueve, tal vez antes de ponerlos a la venta.

Un poco antes de llegar a Guanajay, un jefe mulato les dijo en broma y sin mucho criterio que al llegar los matarían a todos y los pondrían en salazón. No les agradó la chanza. Un tal Cinqué encabezó una rebelión, rompió las argollas de los esclavos y arrojó al mar al capitán y a la tripulación. Luego, Cinqué ordenó a los dueños, Mantes y Ruiz, que pusieran rumbo a África, hacia el sol naciente. Los dos cubanos se las arreglaron para cambiar el rumbo, de noche, de modo que al cabo de dos meses, con escasez de agua y comida, pudieron echar el ancla frente a Long Island, en el cabo Culloden, en el estado de Nueva York. Detuvieron al barco por contrabando, enviaron a los esclavos a la prisión de New Haven y decomisaron el buque. El embajador español en Washington pidió que le entregaran tanto el buque como su cargamento, según disponía un tratado entre su país y Estados Unidos firmado en 1795. Pero los abolicionistas, encabezados por Joshua Levitt y Lewis Tappan, se enteraron de la situación y se inició un proceso judicial. La cuestión crucial era la de saber si los negros habían sido esclavizados legalmente. Convencieron al ex presidente John Quincy Adams, ahora diputado por Massachusetts y principal abolicionista de la Cámara, para que representara a Cinqué y sus compañeros; argumentó con éxito ante el Tribunal Supremo que no habían sido esclavizados legalmente, de modo que los dejaron en libertad, mejor dicho, los mandaron a Sierra Leona. Algunos senadores trataron de que se indemnizara a los dueños, pero no lo consiguieron.[19]

La represión en 1844 de un motín a bordo del *Kentucky*, al mando del capitán Fonseca, debió de ser el peor de los muchos casos de este tipo durante el siglo. Después de sofocar la rebelión de los esclavos, ahorcaron a cuarenta y seis hombres y una mujer, y los arrojaron al mar; antes de que los mataran, «los encadenaron a pares... y cuando los ahorcaron, les pusieron una cuerda alrededor del cuello y los llevaron al penol de la verga, debajo de la vela. No los mataron sino que los ahogaron o estrangularon; les dispararon al pecho y arrojaron los cuerpos por encima de la borda. Si sólo debía ahorcarse a uno de los dos que estaban sujetos juntos por argollas, le ponían una cuerda alrededor del cuello y lo arrastraban fuera de la cubierta, al lado de la amurada, y con la pierna puesta encima de la baranda, se la cortaban, para conservar la argolla... Luego, se levantaba al negro sangrante, se le disparaba en el pecho y lo arrojaban por la borda. De esta manera se cortaron las piernas de cosa de una docena... E hicieron toda clase de bromas sobre este asunto».[20]

Hubo también algunas rebeliones de las tripulaciones. El barco *Céron*, propiedad de Gervais Rives, salió de Burdeos en diciembre de

1824 al mando del capitán Jean-Baptiste Métayer; en marzo del año siguiente entró en el río Bonny y empezó la compra de esclavos, pero la negociación *s'éternisa*, según la gráfica expresión de un historiador francés, murieron numerosos marineros y hasta septiembre el barco no se hizo a la vela, con trescientos ochenta esclavos, rumbo a Santiago de Cuba. A los tres cuartos de la ruta a través del Atlántico, la tripulación, encabezada por un cocinero que había embarcado en Paimboeuf, cerca de Nantes, atacó a los oficiales. Asesinaron al capitán, su segundo, el sobrecargo, el teniente, el *maître d'équipage*, el maestro carpintero y otro tripulante. El barco echó anclas en San Juan de Puerto Rico, donde una parte de la tripulación denunció a los amotinados, que fueron detenidos, pero el barco salió para la isla danesa de Saint Thomas, donde lo interceptó un crucero francés. De todos modos, se vendieron los esclavos y los compró, al parecer, un tratante de Mayagüez, en Puerto Rico.

Una nueva dimensión de la trata en el siglo XIX fue producto del papel de la armada británica como autoproclamada policía mundial, y en menor medida por las armadas de Estados Unidos, Francia y, al final, incluso de España y Portugal.

Como ya se dijo, la labor de los oficiales responsables de esta función fue, a menudo, tediosa. El capitán Eardley Wilmot así lo destacó en su declaración ante un comité parlamentario en 1865: «El incesante balanceo, que es exasperante, el constante tronar de las olas contra la playa, que acaba siendo tedioso por su monotonía, el aspecto bajo y sin interés de la tierra, tienen su efecto en la mente mejor organizada, a veces descorazonador, y tenemos, lamento decirlo, ejemplos de los efectos de estas molestias en las bajas de oficiales y otros por desorden mental.»[21]

Pero había también momentos de alegría, y éste era un placer compartido, según parece, por los tratantes africanos. Un médico británico que conocía Brasil y África dijo que pensaba que la presencia de la armada incluso estimulaba la trata: «A los negros, como a las demás personas, les gusta la excitación. [La trata] es ahora más que nunca un juego. Exige una gran actividad y una gran combinación de medios para conseguir escapar de la costa con los esclavos y los tratantes mismos... La excitación es uno de los grandes alicientes para que los nativos continúen... Es el tipo de emoción impetuosa que resulta más del gusto del carácter africano... Todos están excitados mientras hay un cargamento esperando... La prohibición no sólo le da una especie de encanto con los africanos, sino que es un estímulo directo», y habría podido añadir que lo era también para la armada británica.[22]

Hasta 1835, como se ha indicado, los británicos no tenían derecho a intervenir en las actividades de los súbditos españoles (y cubanos), portugueses y brasileños, a menos que se encontraran esclavos a bordo de los barcos. Si se cargaban de noche los esclavos, el capitán negrero podía esperar que escaparía a la observación de los navíos ingleses cuyos capitanes, habiendo aprendido las técnicas de su

presa, aguardaban al amanecer frente a la costa, de cincuenta a sesenta kilómetros mar adentro. Acabaron aprendiendo que «una luz brillante en la costa indicaba que un barco negrero podía entrar sin peligro en el puerto, y dos luces significaban que no debía entrar», y tres, «eran señal de que debía huir tan rápidamente como pudiera». Al vigía en el palo mayor de un barco de la armada se le prometía una recompensa —pongamos que de ocho dólares— si avistaba una vela que resultara ser de un barco negrero.

Una persecución especialmente espectacular fue, en 1841, la del *Josephine*, «el barco negrero más rápido de La Habana», aunque de propiedad portuguesa. El 30 de abril al alba, el navío *Fantome*, de la armada británica, diseñado por el topógrafo naval sir William Symonds, y al mando del capitán Butterfield, avistó, frente a Ambriz, un extraño bergantín. Le dio caza, sorteando los bajíos, y avanzó a once nudos. Por la tarde, el vigía vio al *Josephine* cortar los cables de las anclas y arrojar al mar un cañón, para aligerar. A la caída de la tarde, la distancia entre ambos barcos se redujo a diez kilómetros. El británico había izado las velas de manera que pudiera alcanzar toda la velocidad posible. A la una de la madrugada pasó a través de una fuerte racha de viento y lluvia, cosa que nunca hubiera intentado, según dijo Butterfield, con ningún otro buque. Aunque casi perdieron de vista al negrero, el *Fantome* siguió acercándose a su presa a la luz de la luna. Al amanecer del 1 de mayo, frente a la isla de Ana Bona (Annobón), Butterfield mandó realizar dos disparos reglamentarios, para avisar al otro barco, a bordo del cual encontraron doscientos esclavos. El teniente W. S. Cooper y ocho marinos se quedaron a bordo de la presa, para llevarla a Sierra Leona. Los dos navíos habían cubierto trescientos ochenta kilómetros en veinticuatro horas.[23]

La persecución llevada a cabo en 1849 por el *Rifleman*, al mando del comandante S. S. L. Crofton, frente a la costa de Brasil, planteó otra cuestión. Avistó una vela sospechosa a ochenta kilómetros al sur de Río y para alcanzarla penetró en aguas territoriales brasileñas. La presa embarrancó, al caer la noche, y cuando el barco inglés la alcanzó, la encontró amenazada por una mar muy agitada. La tripulación había abandonado el barco, dejando a bordo a todos los esclavos; algunos de éstos cayeron al mar y otros murieron, pues los habían dejado sujetos con argollas a la cubierta. Dos alféreces del bote inglés se quedaron a bordo del barco naufragado, y al amanecer les llevaron un cable. Hutchings, el segundo piloto del *Rifleman*, se ató a la popa del negrero y a medida que pasaban por encima de él las olas, fue deslizando por el cable, en una basada, a los esclavos que quedaban vivos, uno a uno, hasta la cubierta del navío inglés. «Este tedioso y peligroso servicio ocupó todo el día... De este modo, el comandante Crofton rescató de la muerte y la esclavitud a ciento veintisiete africanos.»[24] Hay que decir que ni Crofton ni Hutchings figuran en el diccionario biográfico nacional británico, a diferencia de otros oficiales menos valerosos.

Notable fue también la persecución del *Venus*, en aguas de La Ha-

bana. Según parece, pertenecía a Antonio Parejo, y se le consideraba el negrero más veloz de su época. Pero el capitán Baillie Hamilton estaba en la bahía de La Habana con su *Vestal*, una rápida fragata británica de veintiséis cañones. El capitán del *Venus* decidió aprovechar que el barco inglés estaba efectuando reparaciones para salir de puerto. Una mañana, Hamilton se hallaba en tierra, antes del amanecer, y le dijeron que durante la noche el *Venus* había levado anclas. A los pocos minutos, el capitán estaba de regreso a su navío. Salió en persecución del negrero, entre las aclamaciones de los tripulantes de un barco de la armada norteamericana, entusiasmados por el comienzo de la carrera. Hamilton divisó varios barcos en el horizonte e identificó al que buscaba por su color blanco y el despliegue de sus velas; se fue acercando a él, pero estalló un tornado, que separó a los dos buques. Cuando aclaró, ni señales del *Venus*. Hamilton supuso que su capitán había buscado refugio en uno de los canales de las Bahamas, tal vez confiando en que lo peligroso de sus aguas lo desanimarían. Al acercarse a los bancos de arena, lo avistó, junto con otros dos, que supuso eran también negreros. Estaban atrapados, pero el *Vestal* no podía acercárseles a causa de su calado. Hamilton se aproximó tanto como pudo, disparó e hizo blanco. Un bote inglés abordó el negrero. Hamilton iba en el bote y apuntó con una pistola a la frente del capitán español, diciéndole que dispararía si no se dirigía hacia los otros dos barcos. Obedeció y los tres buques fueron capturados, los tres con equipo para esclavos a bordo. Hamilton los trasladó a La Habana.[25]

Hubo también algunas batallas navales en toda regla. El *Pickle*, capitaneado por el teniente J. McHardy, navegaba en 1829 al norte de Cuba cuando avistó un buque muy cargado. Al anochecer casi lo había alcanzado, pero no izó bandera alguna, ni siquiera después del disparo de aviso. Al acercársele, le acogieron con fuego de mosquetes y cañón. Los británicos disponían sólo de un cañón y dos cañones cortos, contra los dieciséis del buque español. Tres marineros ingleses resultaron muertos y ocho heridos. Siguió un combate a tiro de pistola. Al cabo de media hora cayó el mástil mayor del barco español, que se rindió, pues su capitán y gran parte de los tripulantes estaban heridos. A bordo quedó una tripulación inglesa de presa, que encadenó a los españoles y liberó a trescientos cincuenta esclavos.[26]

A veces a los británicos les iban mal dadas. En 1826, el *Redwing* capturó a una goleta española, el *Invencible*, con esclavos en la bodega. Dejó a bordo de éste una tripulación de presa, y el barco puso proa a Freetown. Poco después el mismo buque capturó a la goleta brasileña *Disunion*, que traía esclavos del Camerún. Pero un pirata español capturó a ambos y los condujo a La Habana, donde fueron vendidos los esclavos y abandonados los buques. El barco de Brasil, con cinco brasileños a bordo, acabó llegando a Río, mas nunca se volvió a saber nada del negrero español con su tripulación británica de presa.[27]

En 1845 hubo otro caso con un desenlace muy distinto. El barco

de la armada británica *Wasp* capturó al portugués *Felicidade*, en ruta a Luanda, sin esclavos pero equipado para la trata, y dejó a bordo una tripulación de presa. Dos días después avistó otro barco brasileño, identificado como el *Echo*, al que capturaron, con cuatrocientos esclavos a bordo. El *Wasp* había quedado algo rezagado, de modo que la tripulación de presa en el *Felicidade* envió un destacamento para apoderarse del *Echo*. Las dos presas se separaron, y los tripulantes del barco portugués atacaron a los marinos británicos, los mataron y arrojaron al mar a los demás. Luego, quisieron dar caza al *Echo*, por su tripulación de presa, pero no lograron alcanzarlo y los dos barcos volvieron a separarse. Pero pronto el buque de la armada *Star* se cruzó con el *Felicidade*; al registrarlo, encontraron manchas de sangre en cubierta y los tripulantes confesaron lo sucedido. El teniente Wilson y seis hombres se quedaron en la presa, para llevarla a Sainte Helena, donde acababa de establecerse un tribunal de presas. Mas una tempestad obligó a Wilson y sus marinos a abandonar el buque y a alejarse en una balsa; tras muchos sufrimientos, los rescató el comandante Layton, en el *Cygnet*. Entretanto, los prisioneros habían llegado a Inglaterra. Los jueces tuvieron que tomar una decisión acerca del «pirata». ¿Tenía un tribunal inglés jurisdicción sobre un navío propiedad de un brasileño, cuyos tripulantes habían asesinado a una tripulación inglesa de presas? El juez los halló culpables de asesinato. Apelaron y finalmente fueron puestos en libertad y enviados a Brasil, a costa de Inglaterra. El *Times* se indignó. Y en los círculos navales británicos se oyó por muchos años la exclamación: «¡Recordad el *Felicidade*!»[28]

La captura de un barco negrero era, desde luego, para celebrarse. En 1843 el capitán Broadhead explicó que «cuando se captura un negrero se encuentran en su cubierta pipas de ron y pipas de vino y grandes cantidades de jamón y queso y no puede esperarse que los hombres, que han estado encerrados tanto tiempo, no se desmanden cuando llegan a bordo del buque capturado...». La tripulación de Broadhead, en uno de sus viajes, incluía a once hombres que «no habían puesto los pies fuera de un barco desde hacía tres años y medio».[29]

Las tripulaciones de los negreros capturados sufrían suertes diversas. Los oficiales navales ingleses raramente los trataban como a otros marinos, aunque hubo algunos casos en que sus oficiales fueron admitidos en la mesa de sus captores. Si la captura tenía lugar cerca de la costa americana (Cuba o Brasil) se entregaba la tripulación a las autoridades locales, y su castigo solía ser, en el peor de los casos, una estancia simbólica en una prisión local, no de meses sino de días. El doctor Thomson informaba en 1848 de que «en el caso de una presa que tomamos con el *Racer* vi a los tripulantes, que se suponía que estaban encarcelados, paseando por Río, y conversé con ellos».[30]

En cambio en 1836 el teniente Mercer, del *Charybdis*, dijo a un comerciante legítimo de Estados Unidos que tenía órdenes de «desembarcar a los tripulantes [de negreros] y dejarlos morir de hambre». A veces se les dejaba durante meses en Sierra Leona, donde ejercían una «influencia decididamente mala» según la opinión generalizada. En una de tales ocasiones, un grupo de aquellos sujetos —once capitanes negreros y setenta y seis marineros—, compró el buque *Augusta*, que el gobernador de Sierra Leona abasteció de provisiones para seis semanas, con el fin de que los llevara a La Habana. Pero tenían, sin duda, la intención de comprar esclavos, como hizo otro capitán en situación similar, Francisco Campo, que compró trescientos cincuenta y siete esclavos en el río Gallinas sólo nueve días después de salir de Sierra Leona con el *Dulcinea*, que había adquirido por solamente ciento cincuenta libras.[31]

A veces se dejaba en situación angustiosa a estas tripulaciones, ya en la ensenada de Benin, ya en Lagos, donde les era difícil sobrevivir, aunque «la mayoría de ellos encuentran sin duda muy pronto el camino... hacia donde existe la trata». Un comerciante de Liverpool, Robert Dawson, pariente de John Dawson de la empresa constructora de barcos Baker & Dawson de finales del XVIII, escribió en mayo de 1842 respecto a esta costumbre, que «los indígenas se ríen de nuestra filantropía, cuando aludimos al sistema de nuestros cruceros de desembarcar a los pobres españoles en la playa sin comida ni ropa, destinados a una muerte segura y lenta».[32] El capitán Bosanquet recordaba que al capturar el *Marineto* en 1831, desembarcó a su tripulación: «Nueve intentaron escapar en tres pequeñas canoas, de dos de ellas nunca más se supo nada, y a la otra la recogimos cuando había pasado catorce días en el mar; uno de los hombres había muerto, y los desembarcamos, casi moribundos, en Fernando Poo.» A la pregunta de si colgando del penol a los capitanes se ayudaría a acabar con la trata, otro oficial de la armada, el capitán Thomson, contestó que, efectivamente, tendría este efecto. La mayoría de los oficiales británicos pensaba que si se tratara a las tripulaciones españolas y portuguesas como si fueran piratas, muy pronto se pondría término a la trata.[33]

En 1850, el capitán Denman capturó a su primer buque negrero a lo largo de la costa de América del Sur. Lo llevó a Río, pero el Tribunal de la Comisión Mixta se declaró incompetente para juzgar el caso y ordenó a Denman que llevara su presa a Sierra Leona. Lo hizo, pese a que las cuerdas estaban podridas a bordo de ese «guiñapo sobre las aguas», a que los mástiles oscilaban y a que los quinientos esclavos habían recorrido ya el Pasaje Medio. En Sierra Leona, Denman tampoco consiguió que se juzgara el barco, porque era portugués y había sido capturado al sur del Ecuador. Los esclavos tuvieron que hacer un tercer viaje transatlántico, de vuelta a Brasil, donde se vendió, como de costumbre, a los supervivientes.

La llegada a Brasil o Cuba era a menudo penosa. José Cliffe describió cómo muchos esclavos que llegaban a Río o Bahía estaban tan

débiles que apenas podían caminar y tenían que sacarlos en brazos del barco.

En las Américas solía meterse a los esclavos, apenas llegar, en barracones semejantes a aquellos desde donde los embarcaron; antes de venderlos se les engordaba y trataba bien. A veces permanecían hasta seis meses en esos campamentos, que en Brasil podían hallarse en remotos lugares, pero que en La Habana estaban en la ciudad misma, al lado de la residencia del capitán general.

Era frecuente que los capitanes, todavía lejos de Brasil o Cuba, intentaran desorientar a los navíos de la armada británica acerca de dónde pensaban desembarcar a los esclavos. Así, algunos catamaranes recogían a los esclavos de los barcos y los llevaban a pequeños puertos de los alrededores. Canot decía que, en lo referente a Cuba, «el capitán y sus confederados escogen habitualmente un lugar salvaje y deshabitado de la costa, donde haya una cala pequeña. Tan pronto como el buque se acerca a la costa y echa anclas, amontonan a los esclavos en sus botes, mientras que se arrían rápidamente las velas para evitar que los vean desde el mar o la tierra. Los botes van incesantemente a toda prisa del barco a tierra y de tierra al barco hasta que todo el cargamento está en tierra, desde donde la banda [de esclavos], al mando del capitán y escoltada por marineros armados, se encamina rápidamente hacia la plantación más cercana. Allí está a salvo de la rapacidad de los funcionarios locales que, si se les presenta ocasión, imitan a sus superiores exigiendo gratificaciones».[34]

Se enviaba a un mensajero a La Habana, Santiago o Matanzas, desde donde los dueños mandaban ropa para los esclavos y dinero para la tripulación. Los comisionistas preparaban la venta. El buque, si era pequeño, navegaba costeando hacia un puerto. Si era grande, tal vez se le hundía o se le incendiaba donde estuviera anclado... Pero a veces no resultaba necesario ocultarse.

Entonces empezaba una nueva vida para los esclavos, y es honesto decir que no abundan las pruebas de que los esclavos, en Brasil o Cuba, desearan regresar a África «para ser de nuevo esclavizados y vendidos a otra persona». Acaso, como William Ewart Gladstone sugirió en 1848 a José Cliffe en una de las sesiones de la Comisión Hutt, «esto se debía al miedo de hacer otro Pasaje Medio».[35]

Théodore Canot suponía que después de la dureza del viaje, la recepción del esclavo en la plantación cubana debía parecerle como la llegada al paraíso. Creía que el esclavo «a menudo se asombra de la generosidad con que se le da de comer fruta y provisiones frescas. Su nueva ropa, gorro rojo y manta... le dejan lelo de gozo... El no va más de la maravilla llega cuando ese ejemplo de extravagancia, un postillón cubano, [esclavo, desde luego] con su traje de azul celeste, sombrero de ribete plateado, pantalones blancos, botas brillantes y sonoras espuelas, salta de su cuadrúpedo y les da la bienvenida en su propia lengua».[36] De todos modos, la esperanza de vida de un esclavo dedicado a cortar caña de azúcar o a recoger granos de café, en el Brasil de los años cuarenta, no debía de ser de más de ocho años.

Las ganancias fueron mayores en el siglo XIX que en el anterior. Equipar en 1815 el *Cultivateur*, de Nantes, propiedad de Rossel & Boudet, costó algo menos de seis mil francos, y la venta de unos quinientos esclavos produjo un millón doscientos treinta y seis mil doscientas libras francesas coloniales, o sea, en francos, alrededor de un millón cien mil, lo que da un beneficio del ochenta y tres por ciento. El norteamericano José Cliffe, con larga experiencia en la trata brasileña, dijo a una comisión londinense que sus transacciones en la trata en los años treinta y cuarenta «fueron muy provechosas» y agregó que la trata era «el comercio más lucrativo bajo el sol». Lord John Russell, primer ministro británico a finales de los cuarenta, al examinar las cifras presentadas a una comisión de la Cámara de los Comunes, constató que un cargamento de esclavos que en la costa africana costaba cinco mil dólares, se vendía en Brasil por veinticinco mil, es decir, con un beneficio del cuatrocientos por ciento. Canot dio unas cifras de costos que indicaban que su barco *Fortuna*, al llevar a Matanzas a doscientos diecisiete esclavos, que compró por doscientos mil cigarros y cincuenta onzas de oro mexicano (que costaron unos once mil dólares) le rindieron en 1827 más de cuarenta mil dólares.

Entrando en detalles: en 1848, un barco negrero construido en Estados Unidos, de unas ciento ochenta a doscientas toneladas, lo que significa un promedio razonable, que fuera entre Brasil y África y regresara con esclavos, podía costar mil quinientas libras. El dueño pagaría a los veinte marineros un centenar de dólares españoles por viaje, o sea, cuatrocientas dieciséis libras. La alimentación de estos hombres durante noventa días costaba noventa libras. Al capitán se le pagarían cuatrocientos dólares españoles, o sea, otras ochenta y tres libras. La alimentación y medicamentos para los esclavos costaría tres peniques al día por cabeza, si el alimento era «harina» como solía ser, lo que da, para cuatrocientos cincuenta esclavos, otras ciento sesenta y nueve libras. Ciertas comodidades para el capitán y gastos imprevistos (toneles de agua, madera para la cubierta de esclavos, etc.) podían costar trescientas libras más. Los esclavos costarían un promedio de cuatro libras y diez chelines por cabeza en África —tanto si se pagaban en efectivo como en mercancía de intercambio—, o sea, dos mil veinticinco libras. La inversión, por tanto, sería de algo más de cuatro mil quinientas libras. Posiblemente cincuenta esclavos morirían de camino. Pero la venta de cuatrocientos diez esclavos a cuarenta y cinco libras cada uno produciría al tratante dieciocho mil cuatrocientas cincuenta libras, lo que le dejaba un beneficio por viaje de algo menos de catorce mil libras. Incluso si los británicos capturaban uno de cada dos barcos, el beneficio sería del ciento por ciento. Estas cifras eran, desde luego, considerablemente mayores que las de la época de la trata legal.[37]

Edward Cardwell, que más tarde reformaría el ejército británico y que era hijo de un mercader de Liverpool, dio otra estimación conversando con el almirante Hotham en 1849: «Una aventura de esta

clase producirá, como promedio, un beneficio de cuarenta y cinco libras con diez chelines por una inversión de catorce libras con diez chelines.»[38] El capitán Drake dijo que en un viaje en 1835, el clíper de noventa toneladas *Napoleon*, de Baltimore, con trescientos cincuenta esclavos, hizo un beneficio de unos cien mil dólares; se pagó por los esclavos dieciséis dólares por cabeza, con un coste total de veinte mil dólares y la venta en La Habana dio trescientos sesenta dólares por cabeza.[39] El cónsul Crawford pensaba, estando en la capital cubana, que las ganancias de un viaje con éxito pagaban por las pérdidas de diez viajes negreros de vacío o cinco con cargamento. Creía que un barco con costos de unos ciento cincuenta mil dólares podía confiar en sacar cerca de cuatrocientos mil si los esclavos se vendían a mil doscientos dólares cada uno, o sea un beneficio del ciento sesenta y seis por ciento. Otra estimación, empleando las cifras de Crawford, pero reduciendo el precio medio de los esclavos en La Habana a quinientos dólares, daría, de todos modos, un beneficio del cincuenta y tres por ciento.[40]

Con todo, muchos de los grandes tratantes de la era ilegal, en Cuba o en Brasil, parece que se arruinaron, a menos que hubiesen invertido en plantaciones de caña o café. El juez británico del Tribunal Mixto de La Habana comentaba en 1849 que «se exageran mucho las ganancias de la trata. Cualquiera puede alardear de sus ganancias, pero los tratantes más que nadie, porque lo ven como un triunfo frente a los cruceros y hasta el gobierno de Inglaterra, así como para consolarse por el descrédito que no pueden dejar de sentir que afecta a su comercio. Así, oímos hablar de las pocas personas... que hicieron fortunas con la trata, pero apenas si oímos hablar de las muchas que perdieron en ella fortuna y vida... Últimamente la trata no ha sido productiva. La prueba es que las oficinas de seguros perdieron tanto con las pólizas sobre barcos de la trata que hace ya casi diez años que decidieron no aceptar ninguna bajo ningún término...».[41]

Las ganancias mencionadas acaso deban reducirse algo, porque no tienen en cuenta los necesarios sobornos a la policía y otros funcionarios locales en el punto de desembarco, sin olvidar al gobernador de la provincia y, en Cuba, al capitán general.

Las ganancias de los marineros explican su interés. La mayoría de ellos, en esa época, podía comprarse un esclavo propio. Mientras cruzaba el Atlántico, debía cargar con el costo del mantenimiento de su esclavo, pero suponiendo que el esclavo viviera, cada marinero podía, pongamos que en 1848, obtener un beneficio neto de treinta a treinta y cinco libras, lo que constituía una buena suma para un marinero brasileño.

34. ¿PODREMOS RESISTIR EL TORRENTE? NO LO CREO

¿Podremos resistir el torrente? No lo creo.

El ministro de Asuntos Exteriores brasileño SOARES DE SOUZA al proponer el fin de la trata ante la Cámara de Diputados brasileña, 1850

En los años cuarenta del XIX, con la decisión del presidente Van Buren de resucitar la patrulla de la armada norteamericana, en la costa africana reapareció Matthew Perry, al mando de la goleta de guerra *Saratoga* y de otros cuatro barcos, y con él la presencia de Estados Unidos en la lucha internacional contra la trata. No fue un nombramiento acertado. Perry, oriundo de Rhode Island y casado con una De Wolf, era favorable a la trata sobre la que se sustentaba parcialmente la prosperidad de su estado; ya lo habían apostado en África, en los años veinte, e hizo la vista gorda a las pruebas que indicaban que un buque se dedicaba a la trata; ahora tenía tan pocas ganas de que los británicos inspeccionaran los buques con bandera norteamericana como de que se aboliera la trata. Para colmo, estableció su base en las islas de Cabo Verde que, aunque salobres y repletas de hombres con experiencia en el comercio con esclavos, se encontraban lejos de la ensenada de Benin y del Congo, donde se hallaban a la sazón los centros de la trata. Ocasionalmente, sus fragatas se alejaban aún más e iban a Madeira. Tan moderado era su entusiasmo en obstaculizar la trata que el 5 de septiembre de 1843 escribió al ministro de Marina, Abel Parker Upshur, virginiano que apoyaba la esclavitud y odiaba a Inglaterra: «No he oído de ningún navío norteamericano que transporte esclavos ni creo que los haya habido en varios años.»[1] Los barcos de la marina de Estados Unidos no se preocupaban por las cláusulas acerca del equipo de los buques; de hecho, su principal misión consistía en proteger el comercio; así se lo dijo John Mason, el nuevo ministro de Marina al sucesor de Perry, almirante Charles Skinner: «Los derechos de nuestros ciudadanos que se dediquen al comercio lícito están bajo la protección de nuestra bandera, y sus barcos tienen por principal objetivo y principal deber asegurarse de que no se les prive indebidamente de estos derechos.»[2]

Con todo, pasado un tiempo, los barcos de la armada norteamericana empezaron a capturar buques negreros; así, en 1845, el *Yorktown* llevó de Cabinda a Liberia los ochocientos noventa y seis esclavos hallados a bordo de la bricbarca *Pons*, de trescientas cincuenta toneladas; en 1846, el teniente Bisham, en el *Boxer*, capturó, también en Cabinda, el *Málaga* de Boston, capitaneado por Charles Lovett y propiedad de Josiah Lovett, Elliot Woodbury y Seward Lee, por con-

siderarlo auxiliar de la trata; lo mandó a Boston, pero no lo llevaron a juicio, pues no existían pruebas de que comerciara con esclavos. De hecho, los buques auxiliares nunca transportaban cautivos. Bisham detuvo igualmente al *Senator*, pero lo soltó, tras lo cual el barco embarcó a novecientos esclavos, de los cuales trescientos murieron.

Más tarde los propietarios del *Málaga* demandaron a Bisham por detención ilegal. Esto inquietó a los oficiales de la armada, pues, ¿de qué servía que después de un viaje peligroso capturaran a los negreros, si, caso de que la causa fallara en los tribunales, se enfrentaban a una posible demanda por arresto ilegal? Siguieron inquietos, tanto, que ya en 1860, el teniente William Le Roy, del *Mystic*, capturó un bergantín de Nueva York y declaró que, si las «expectativas no se cumplen, espero sinceramente que el tribunal encontrará que el motivo de la suposición [de que se trataba de un negrero] es los bastante sólida para librarme de toda demanda por daños, etc.».

Pese a estos obstáculos, continuaron patrullando. En 1848 el teniente O. H. Berryman, del *Onkahye*, capturó el ballenero norteamericano *Laurens* justo fuera de las aguas brasileñas, gracias al testimonio del piloto de que se trataba de un barco negrero. El teniente William W. Hunter, del buque de vapor *Allegheny*, capturó el *Luisa* de Filadelfia, al mando del capitán Joseph Souder, pero no pudo probar que se dedicaba a la trata; luego capturó el *Juliet*, de ciento treinta y ocho toneladas, de Portland, Maine, al mando de Nathaniel Gordon, hijo de una respetable familia de marineros; pero tampoco encontró «equipo» de la trata. El *Juliet* atravesó el Atlántico y hubo rumores de que regresó con esclavos, aunque no con destino a Río; sin duda eran acertados si tenemos en cuenta la historia posterior del capitán Gordon, a la que nos referiremos en el capítulo treinta y seis. La armada norteamericana capturó veintiocho barcos entre 1844 y 1854.

En 1844 Perry fue sustituido por el almirante Skinner y éste por el capitán Andrew Hull Foote, en 1849. Como era defensor de la abstinencia de las bebidas alcohólicas, en lugar de abolir la trata, Foote suprimió las raciones de estas bebidas en sus navíos; se le conocía por la rigidez de su disciplina y en una ocasión, en El Cairo, pronunció un sermón basado en el texto «Aquellos que creéis en Dios, creed en mí». Trató de mejorar las relaciones con Gran Bretaña, pero el número inferior de barcos de su flota impidió que patrullaran conjuntamente con los ingleses, y sin duda estaba de acuerdo con un subalterno que escribió que «los capitanes ingleses tienen por política afirmar que los norteamericanos se dedican a la trata... si con estas acusaciones pueden convencer a los buques de guerra británicos o norteamericanos de que detengan y registren los buques mercantes legales, se deshacen de unos rivales molestos».[3]

En cuanto a la colaboración británica con Francia, ésta aceptó en 1845 apostar veintiséis cruceros entre las islas de Cabo Verde y la bahía de Dos Tigres, en el sur de lo que es ahora Angola, a condición de que Gran Bretaña hiciera lo mismo. No obstante, a los ingleses se les prohibía todavía registrar los barcos que ondearan la bandera

gala, aun cuando sospecharan de su verdadera identidad; los franceses seguirían limitándose a capturar los buques que llevaran ya su bandera, ya ninguna bandera, y no intentarían interferir con los barcos portugueses, españoles o brasileños. «Más que capturar», diría Palmerston, «la flota francesa previene, y evita con eficacia la trata bajo pabellón francés».[4]

En 1845 parecía que por fin se había creado una fuerza internacional contra la trata. Más de treinta barcos de la armada británica, veintiocho de la francesa, entre tres y ocho de la norteamericana y hasta nueve de la portuguesa, se dedicaban a patrullar; ni Brasil ni España contribuían a la patrulla, aunque a finales del decenio sí lo hacían unos sesenta barcos de otras nacionalidades en las costas africanas, lo que suponía un formidable desafío para la trata.

No obstante, algunos imaginativos capitanes negreros seguían burlándose de esta policía internacional. Uno de ellos fue el naviero Joshua Clapp de Nueva York, quien atrajo la atención por primera vez cuando fue enjuiciado —y absuelto— en su propia ciudad por haber llevado el *Panther*, uno de sus propios buques, a África a comprar esclavos; se mudó a Río, donde adquirió dos buques totalmente equipados, dos bricbarcas, tres bergantines y dos goletas, varios de los cuales había construido él mismo. Estos navíos estaban a nombre de brasileños, pero en realidad pertenecían a Clapp. De hecho, en los años cuarenta la mitad de los barcos que llevaban esclavos a Brasil pertenecía a norteamericanos. George Profitt, embajador de Estados Unidos en Río, informó en 1844 que «casi toda [la trata] se lleva a cabo bajo nuestra bandera, en navíos construidos en Estados Unidos».[5] En 1850 el Congreso solicitó al Ejecutivo un informe sobre los registros ilegales; según el informe, firmado por el presidente Fillmore, de los diez buques inspeccionados recientemente (e ilegalmente) por los británicos, nueve eran negreros.

En 1842 Gran Bretaña consiguió introducir, en una nueva ley antitrata, una nueva cláusula respecto al equipo de los buques negreros brasileños. Como en el acuerdo que había firmado con España, se establecía que podían registrarse los buques en alta mar «a condición de que se hiciera con la mayor delicadeza». En el Parlamento brasileño, que era contrario a todas las recientes medidas británicas contra la trata, se debatió el asunto. Antônio Carlos de Andrada, un hermano menor de José Bonifácio de Andrada, el primer ministro de los años veinte que se había opuesto a la trata, pronunció un excelente discurso: «Soy enemigo del tráfico de esclavos», declaró. «Veo en este comercio todos los males posibles, un ataque al cristianismo, a la humanidad y a los verdaderos intereses de Brasil... Este comercio se lleva a cabo para beneficio de una raza, es anticristiano, y no creo que el hombre haya nacido para la esclavitud. Creo que los negros, los mulatos, los verdes, si es que los hay, son tan buenos como nosotros.»[6] Pero a él también le disgustaba la arrogancia con que Gran Bretaña imponía sus leyes a Brasil y le repugnaba la idea de que los británicos patrullaran las costas de Brasil.

La Corona no aprobó la nueva ley [sobre la trata de Brasil], propuesta por Aberdeen, sino después de un largo debate en el Parlamento. Al gobierno le parecía necesaria, puesto que la vigencia del tratado angloluso de 1817 que abolía la trata a partir de 1831 concluía en 1845 y, a menos que se hiciera algo, Gran Bretaña carecería de fundamentos legales para detener los buques brasileños. Sin embargo, Brasil no aceptaba la firma de un nuevo tratado. De modo que, so pretexto de que en el pasado Brasil había reconocido que la trata constituía piratería, Aberdeen declaró unilateralmente que la armada británica tenía derecho de capturar a los piratas. Los navíos capturados serían juzgados por tribunales del Almirantazgo británico, y no por los tribunales mixtos que establecía el tratado de 1826. Si bien respetaba más la apariencia de legalidad que la de Palmerston, esta ley era más dura que cualquiera que Inglaterra hubiese aprobado, o aprobaría en el futuro, con respecto a España. Hasta Joaquim Nabuco, el político que se estaba convirtiendo en líder del movimiento antiesclavista brasileño, la describió como «un insulto a nuestra dignidad como pueblo independiente».

Aberdeen recibió una carta de protesta formal, de diez páginas, de su homólogo brasileño Limpo d'Abreu: ¿Acaso no era un principio del derecho internacional que en tiempos de paz un Estado no podía registrar los barcos de otro, a menos que ambas partes se concediesen mutuamente ese derecho? Quizá el tratado de 1817 otorgara ese derecho a Gran Bretaña, pero éste ya había expirado; por otro lado, el tratado de 1826 obligaba a Brasil, y sólo a Brasil, a tratar a sus negreros como piratas, por lo que Gran Bretaña no tenía por qué entrometerse; además, este tratado también había caducado y nadie en Brasil iba a intentar renovarlo. Encima, el Tribunal Mixto en Río desapareció en 1845. Así pues, a mediados de los años cuarenta los esfuerzos británicos parecían inútiles.[7]

Abreu fue destituido, pero su sucesor, Cavalcanti, un aristócrata de una de las más antiguas familias de Brasil, dijo al encargado de negocios de la embajada británica que «no puede esperar que ayudemos a Inglaterra o aceptemos abolir la trata mientras ustedes capturan barcos brasileños, insultan nuestra bandera y los condenan ilegalmente». Por tanto, Brasil no sólo rechazó las condiciones británicas para un nuevo tratado sino que se negó a negociar en tanto estuviera en vigor la ley de Aberdeen.

De hecho, en aquellos años la trata brasileña superó todas las cifras anteriores; la mayoría de esclavos era destinada a las plantaciones de café y de caña que se extendían a lo largo de unos trescientos veinte kilómetros al sur de Río. «Todos los equipos de esta trata alcanzaron un asombroso nivel de perfección que sólo se puede explicar con las enormes ganancias que produce», escribió a finales de la década el embajador británico en Río, lord Howden. Los tratantes estudiaban cuidadosamente las maniobras de la flota británica de África, ponían señuelos y usaban nuevos y veloces barcos de vapor, incluyendo, al parecer, algunos de «los mejores que Inglaterra podía

construir», según el comentario de «Hudson el prisas» cuando era embajador en Río. De los registros británicos se desprende que entre 1821 y 1843 hubo más de tres mil viajes de la trata hacia Brasil.[8] Un mercader británico residente en Brasil comentó en 1846 que Brasil era como las Indias occidentales británicas de una generación antes: «No hay casi nadie», escribió, «que no esté interesado, directa o indirectamente, en el mantenimiento del sistema esclavista y que no recele de cualquier cambio...».[9]

Estados Unidos apostó una pequeña flota de su armada cerca de las costas de Brasil para ocuparse de los buques de la trata que enarbolaran pabellón norteamericano. Pero de poco sirvió, pues los cruceros eran demasiado grandes para sorprender a los brasileños que desembarcaran esclavos en botes. El temperamental embajador estadounidense Henry Wise, un virginiano «de suma caballerosidad», había apoyado la esclavitud cuando era diputado por Virginia, y, más tarde, en 1859, siendo gobernador de su estado, alabaría y ahorcaría a John Brown tras el asalto a Harpers Ferry. Como odiaba a los brasileños más que a los abolicionistas, fue un inverosímil pero eficaz aliado de los británicos en su campaña contra la trata. En el puerto de Río descubrió al *Porpoise*, que más que negrero era un auxiliar: si bien transportaba a África las mercancías necesarias para la compra de esclavos, no regresaba con cautivos a bordo. Wise solicitó a las autoridades brasileñas que detuvieran a cuatro ciudadanos norteamericanos en el barco a fin de poder mandarlos a Estados Unidos, donde debían ser procesados. Mientras esperaba una respuesta, subió a bordo del barco y apostó una guardia en la plancha, de modo que nadie podía desembarcar, ni siquiera los brasileños. Esto causó indignación en la ciudad; las autoridades navales brasileñas amenazaron con confiscar el *Porpoise*, y Wise desistió. Envió un despacho a Washington: «Ruego, imploro al presidente... que adopte una posición decidida sobre este asunto. No puede hacerse una idea de la audacia y la flagrante indignidad de la trata africana, ni de la desvergüenza con que sus peores crímenes son ensalzados aquí... Todo patriota... se sonrojaría por nuestro país, de saber y ver los usos y abusos de este maldito tráfico... Somos... la única nación que puede conseguir y transportar... todo para la trata.» Por toda respuesta recibió una reprimenda por excederse en sus funciones.[10]

De hecho, como dijo el embajador británico a Palmerston, que era de nuevo ministro de Exteriores, tras la caída, en junio de 1846, del gobierno *tory*, «Brasil vive [todavía] de la mano de obra esclava. El gobierno se sostiene con los aranceles impuestos a diario en las aduanas. El comercio exterior depende de las exportaciones y de momento éstas son imposibles de conseguir si no es con el más costoso de todos los sistemas de producción, el trabajo de los esclavos».[11] Por su parte, el cónsul norteamericano en Río escribió en 1847 que «en este país el poder de los esclavistas es considerable, y para que un cónsul cumpla con su deber ha de recibir un apoyo amable y eficaz de su gobierno. En el caso del *Fame*, desviado del comercio que pre-

tendían sus propietarios y empleado para la trata... mandé a dos pilotos a Estados Unidos... para que los juzguen; el primero a Norfolk [en Virginia], y el segundo a Filadelfia. No sé lo que se hizo con el primero, pero en el caso del que mandé a Filadelfia, el señor regidor Kane afirma haber preparado una causa *prima facie* y ¡luego le impone una fianza de mil dólares, suma que cualquier negrero de Río pagaría...!».[12]

La mayoría de brasileños creía que la esclavitud formaba parte del orden natural, puesto que desde hacía trescientos años sus antepasados usaban esclavos africanos como mano de obra; en esto estaban de acuerdo con los propietarios de esclavos del sur de Estados Unidos. Sin embargo, los empresarios brasileños también creían que los colonos europeos de ascendencia portuguesa eran los que «más habían fraternizado con las supuestas razas inferiores», mediante la manumisión y la libertad sexual. «La existencia de un plantador de caña, perezoso pero centrado en la sexualidad», escribió el más importante de los historiadores brasileños, Gilberto Freyre, «tendía a convertirse en una existencia pasada en una hamaca: una hamaca quieta cuando el amo dormía o dormitaba a gusto, una hamaca en movimiento cuando el amo viajaba... o una hamaca chirriante, cuando el amo copulaba. El amo no tenía que bajarse de la hamaca para dar órdenes a sus negros».[13]

Los tratantes seguían pareciendo los «nababs de los Brasiles... Forman la deslumbrante clase de millonarios arribistas», declaró un médico británico. En 1846 Henry Wise escribió a James Buchanan, «un norteño con principios de sureño», a la sazón secretario de Estado, que «sólo existen tres modos de hacerse rico en Brasil: con la trata, como plantador o con el comercio del café... Los tratantes son por tanto quienes detentan el poder o prestan dinero a los que lo detentan, y, por tanto, pueden manipularlos. Así, el gobierno es, de hecho, un gobierno de tratantes, en contra de sus propias leyes...».[14] Mercaderes inmensamente ricos, como Manuel Pinto da Fonseca o Bernardino da Sá, cuyo negocio principal era la trata, dominaban la sociedad brasileña. Eran los principales capitalistas del país y, a la vez, los principales abastecedores de mano de obra; sólo ellos podían conceder préstamos y otorgar hipotecas. En enero de 1847 el ministro de Exteriores, el barón de Cairu, dijo al embajador británico, con asombrosa franqueza, que no veía cómo un gobierno de Brasil podía hacer respetar la ley de 1831 o cualquier otra ley que se le pareciera. «No conozco ninguno que lo haga o lo intente siquiera; cuando noventa y nueve de cada cien brasileños tiene algo que ver [con la trata], ¿cómo abolirla?... El vicio [de la trata] ha carcomido el corazón mismo de la sociedad. ¿A quién en esta ciudad buscan y festejan tanto como a Manuel Pinto [da Fonseca]? Sabe usted que es el tratante por excelencia, el mayor tratante de Río. Sin embargo, él y numerosos tratantes menores se presentan en la corte, se sientan a las mesas de los ciudadanos más ricos y respetables, tienen escaños en la Cámara y voz en el Consejo de Estado. Aumenta su vigilancia, perseve-

rancia y audacia... Todo lo que tocan se convierte en oro... Usted sabe que este maldito tráfico me repele, pero... ¿qué puedo hacer?... No puedo ser el único hombre de Brasil del que todos sus conciudadanos se aparten con desprecio y aversión... No seré yo quien haga algo tan peligroso.»[15]

Dado que la trata con Cuba no prosperaba menos que la trata con Brasil, en Gran Bretaña empezaron a preguntarse de nuevo cuánto tiempo duraría «el benévolo capricho [de Palmerston] de patrullar las costas de África y Brasil», según la expresión de John Bright. Las declaraciones de Joseph Sturge y Thomas Fowell Buxton no habían hecho mucha mella, pero en el Parlamento se estaba formando una nueva y más poderosa oposición a la patrulla naval, la del grupo por el Libre Comercio, encabezado por William Hutt, diputado por Gateshead, con el apoyo de Richard Cobden, que tenía dos parientes cercanos en Manchester, John Bright y Gladstone, que se había criado en Liverpool —su padre, John Gladstone, había comprado dos mansiones en las Indias occidentales después de 1815 y poseía dos plantaciones, Holland y Lacovia, en Jamaica; en los años treinta ya había invertido más de la mitad de su fortuna en las Indias occidentales y cuando se llevó a cabo la emancipación poseía mil esclavos—. El grupo tenía aliados en el gobierno *whig*, liderados por el tercer conde Grey, ministro de las Colonias en los años treinta y crítico de Palmerston.

A Hutt y a sus amigos les desagradaba la amenaza de recurrir a la fuerza, implícita en la política antiesclavista de Gran Bretaña; en su opinión, las amenazas que Palmerston profería contra Brasil echaban a perder las posibilidades comerciales a largo plazo y la patrulla naval resultaba demasiado costosa. Hutt describió la flota británica de África occidental como «bucaneros» y denunció la «torpe e ignorante humanidad» de su país. Declaró que Gran Bretaña no sólo no había suprimido la trata sino que ésta crecía; según él se exportaban ciento ochenta mil esclavos cada año, a diferencia de treinta y seis mil setecientos cincuenta y ocho, según el Ministerio de Asuntos Exteriores, discrepancia característica de los cálculos en la era de la trata ilegal. Pensaba que el país no podía permitirse el alto costo del destacamento naval en las costas de África, puesto que «a Inglaterra se le extirpan los mejores y más valientes hombres a fin de llevar a cabo este inútil y pernicioso proyecto de suprimir la trata». Alegaba que discutir con buenos socios comerciales como Francia y Estados Unidos por el derecho de registro suponía una amenaza para la paz mundial, y que «nuestros infructuosos intentos de suprimir la trata han empeorado la suerte de los esclavos al hacer que el Pasaje Medio sea peor que nunca». Señaló también que sólo en los cinco años anteriores los salarios en las operaciones navales contra la esclavitud ascendían a seiscientos cincuenta y cinco mil libras y el de los tribunales mixtos, a ciento tres mil libras y que trescientos ochenta y cinco marineros habían fallecido en la costa [africana] o habían muerto en acción.[16]

Cobden, el gran paladín del libre comercio, que vivía en «Algodonópolis» (Manchester) fue aún más brutal: ¿Qué derecho moral tenían los ingleses, los que más exportaban a Brasil textiles fabricados con algodón cultivado y cosechado por esclavos, a rechazar el azúcar elaborado con caña cultivada, cosechada y molida por esclavos? Él y sus amigos pensaban que el gobierno no hacía sino abogar por una «humanidad lucrativa». ¿Acaso las firmas británicas no vendían tres octavos del azúcar, la mitad del café y hasta cinco octavos del algodón exportado por Brasil?[17] En 1845 se oyó otra voz, la de Macaulay, el historiador *whig* que se había apartado de los intereses de su padre, Zachary, y creía que sus obligaciones «con respecto a la esclavitud habían terminado en cuanto había terminado la esclavitud en esa parte del mundo de la cual yo, como diputado, soy responsable». Insistió en la hipocresía de importar azúcar brasileño para refinarlo y reexportarlo. «Importamos esa condenada mercancía; con nuestras habilidades y maquinaria la hacemos más atractiva para la vista y el paladar; la exportamos a Liorna y a Hamburgo; la enviamos a los cafés de Italia y Alemania; nos embolsamos las ganancias de todo esto, y luego nos damos aires farisaicos y damos gracias a Dios por no ser como esos pecadores italianos y alemanes, que tragan sin ningún recato el azúcar cultivado por esclavos...»[18]

La complejidad del asunto se hizo patente en 1846, cuando después de anular las leyes sobre el maíz, el gobierno británico anuló la ley que imponía aranceles al azúcar producido en el exterior. Esto, por supuesto, alentó a los productores de azúcar de Brasil y Cuba. El capitán Matson, el oficial de la armada que había destruido los barracones de esclavos en Cabinda, se encontraba por azar en La Habana y comentó con aspereza que el precio de los esclavos había subido en un quince por ciento.

El libre comercio creó problemas a los abolicionistas británicos. Para el *Anti-Slavery Reporter*, el periódico de la Sociedad Antiesclavista Británica y Extranjera, de Buxton y Sturge, con la ley aprobada en 1846, que anulaba los aranceles al azúcar, la Cámara de los Comunes parecía votar a favor de la entrada de «azúcares de Brasil y Cuba manchados de sangre». Año tras año estos idealistas, entre ellos sir Edward Noël Buxton, presentaron mociones en el Parlamento para restablecer los impuestos al azúcar, al menos al de Brasil y Cuba. Año tras año los derrotaron, y la causa se fue desvaneciendo. El asunto se prestaba a la elocuencia, cuando no a la acción. Después de un discurso sobre los aranceles al azúcar, pronunciado en julio de 1845, Peel comentó al orador: «Fue un discurso maravilloso, Gladstone.» El héroe de Disraeli en los debates pronunciados en 1846 contra las leyes del maíz, lord George Bentinck, creía que costaría mucho menos conquistar Cuba que mantener la flota de la armada, con lo que «estaríamos pagando... una justa deuda».[19] Este discurso pudo haber influido en Buchanan, el secretario de Estado norteamericano, que poco después haría una oferta a España por la compra de Cuba.

Así pues, los años cuarenta del XIX fueron muy conflictivos: se ponía en entredicho un importante aspecto de la política del gobierno británico que ambos partidos habían apoyado desde 1808. Palmerston y los *whigs* estuvieron siempre a favor de la abolición, pero ahora ayudaban a los plantadores de caña cultivada por esclavos. Al mismo tiempo, los cuáqueros, que tanto habían hecho para impulsar la Sociedad Antiesclavista, deploraban con argumentos pacifistas el uso de la fuerza, como la que usaron el capitán Denman en el río Gallinas y el capitán Matson en Cabinda. En la armada también había división de opiniones: ¿qué era más eficaz, un bloqueo cercano o una patrulla lejana?

En marzo de 1845, a sus ochenta y cinco años, Clarkson, el primer apóstol de la abolición, al que se le escapaba todavía el que hubiese sido su gran premio, a saber, la abolición internacional de la trata, entregó un memorándum a lord Aberdeen; en él afirmaba que Gran Bretaña nunca contaría con recursos suficientes para patrullar todas las zonas potenciales de la trata, que no era posible negociar tratados antitrata con todas las potencias y que, aunque lo fuera, algunos países actuarían con mala fe y «la astucia, el fraude y la audacia de los tratantes», con sus buques veloces, siempre superarían a la armada. Así las cosas, ¿por qué no centraba el gobierno su atención en la esclavitud misma?

No convenció a Aberdeen, pues, al igual que Peel, Palmerston y lord John Russell, secretario de Exteriores y, luego, después de 1846, primer ministro, creía todavía que primero debía encargarse de la trata. De hecho, para Palmerston la esclavitud era un problema de propiedad más difícil de resolver que la trata, a la que consideraba inicua; esto no impidió que en 1843 se prohibiera poseer esclavos a todos los súbditos británicos, dondequiera que estuviesen. Russell dijo a los radicales paladines del libre comercio que Gran Bretaña «no sería ya merecedora de las bendiciones de Dios» si se abandonaba la patrulla naval, «esta elevada y santa misión» sin haber triunfado. Sin embargo, Gladstone, que aún no había dejado a los conservadores, comentó que «la Providencia no ha ordenado que el gobierno de una nación corrija la moral de otras y resulta impracticable intentar anular un importante ramo del comercio».[20] Otros preguntaban con pesimismo cómo podía la armada británica interceptar buques veloces como el *Dos Amigos*, que en 1846 transportó mil trescientos cincuenta esclavos a Bahía, o el *Audorinha*, un yate de ochenta toneladas de Joaquim Pereira Marinho, que entre octubre de 1846 y septiembre de 1848 transportó casi cuatro mil esclavos en ocho viajes, con unas ganancias de cuarenta mil libras. ¿Estaba la nación dispuesta a ir a la guerra con su más antiguo aliado, Portugal, y con su más reciente protegido, Brasil, por lo de la trata —como sugerían John Hook, juez del Tribunal Mixto en Freetown; James Bandinel, de la Oficina de Esclavitud del Ministerio de Exteriores, quien habló de «enmendar por la fuerza de las armas», y hasta sir Charles Hotham, el nuevo comandante de la flota de África oc-

cidental, quien describió las patrullas como «perfectamente fútiles»? James Hudson, el embajador en Brasil, propuso un bloqueo general de Río, pues «ningún puerto es tan fácil de bloquear como Río», comentó. También Palmerston y Russell especularon con la idea del bloqueo, pero el gabinete se opuso a un fuerte despliegue de fuerza, aun cuando fuera por lo que Palmerston describió afablemente como «los principios comunes de humanidad y los preceptos fundamentales de la religión cristiana». Cabe señalar que hacía poco que éste había ordenado al cónsul en Zanzíbar «aprovechar todas las oportunidades para hacer entender a los árabes que las naciones europeas están destinadas a poner fin a la trata africana y para alcanzar este objetivo Gran Gretaña es el principal instrumento de la Providencia».[21]

Palmerston se mostraba cada vez más hostil a la trata. Cuando no era ministro había declarado, con cierta exageración, en la Cámara de los Comunes, que «si se sumaran todos los crímenes que la raza humana ha cometido desde la Creación hasta la fecha, no igualarían... la cantidad de culpa en que ha incurrido la humanidad con respecto a este diabólico comercio...». Uno de sus biógrafos consideró éste su mejor despliegue de oratoria, si bien ya en la última década del XVIII Wilberforce y otros habían relatado la mayoría de detalles contenidos en su discurso.[22]

En 1847, siendo nuevamente ministro de Exteriores, Palmerston dijo al Almirantazgo, con su habitual belicosidad, que «debía dar instrucciones» a sir Charles Hotham, el comandante de la flota de África oriental, «para que obligue, de ser necesario por la fuerza, al rey Pepple y a los jefes de Bonny a respetar la vida y las propiedades de los súbditos de Su Majestad» y que «el comodoro está justificado si insiste en el cobro de lo que se debe a los súbditos británicos». A primera vista la política respecto de la trata nada tenía que ver con esto, pero sin duda subyacía, pues Hotham ordenó al comandante Birch que derrocara al sumo sacerdote Awanta. Sin hacer caso del rey Pepple, el comandante cumplió sus órdenes y encerró a Awanta en un buque de guerra. Lord Grey, de la oficina colonial, sugirió que lo desembarcara cuan lejos pudiera de Bonny, «dejándolo a su suerte». Birch puso en práctica esta estrategia de los *whigs* de *laisser faire* llevado al extremo, y abandonó a Awanta en un lugar remoto de Angola, sin que volviera a saberse nada de él. Poco después, Birch impuso un nuevo tratado a Pepple mediante el cual el rey garantizaba la protección de los súbditos británicos en Bonny y aceptaba una nueva versión del tratado antiesclavista negociado en 1839.[23]

En febrero de 1848 Palmerston se sintió alentado con la largamente postergada decisión del Tribunal Supremo a favor del capitán Denman, en un juicio en el que se condenó al tratante español José Antonio Burón por ser criminal según las leyes de su propio país. Burón, uno de los que perdió sus propiedades, sus esclavos y sus mercancías cuando Denman quemó los barracones en el río Gallinas, había demandado al capitán por ciento ochenta mil libras. Den-

man logró, no sin dificultades, que el gobierno británico le defendiera.

No obstante, los paladines del libre comercio seguían atacando a Palmerston. El mismo mes de la sentencia del Tribunal Supremo, William Hutt volvió a denunciar «nuestro mimado e inútil proyecto» (la patrulla naval) y presentó una moción en la Cámara de los Comunes para que una nueva comisión especial buscara el mejor modo de suprimir la trata. Ganó y el propio Hutt fue nombrado presidente de la comisión, compuesta entre otros por Gladstone, Cobden, el acérrimo partidario del libre comercio, y Monckton Milnes.

Interrogaron a numerosos testigos. Sir Charles Hotham, por ejemplo, reconoció que si se detenía la trata en un lugar lo más probable era que apareciera en otro, como una epidemia. Thomas Tobin, de Liverpool, el principal comerciante en aceite de palma, tenía buenos recuerdos de la época en que comerciaba con esclavos. La comisión escuchó a un antiguo tratante, José Cliffe; el dinámico Macgregor Laird insistió en que la solución para África consistía en que los africanos emigraran voluntariamente a las Indias occidentales con la posibilidad de regresar gratis a su tierra; James Bandinel, a la sazón jubilado pero que había dirigido durante mucho tiempo la Oficina de Esclavitud del Ministerio de Asuntos Exteriores, admitió que la patrulla naval no había reducido la trata; varios testigos opinaron que la patrulla había interrumpido el comercio legal al acusar injustamente a ciertos barcos de prepararse para la trata, como por ejemplo, el bergantín *Guinea* o el *Lady Sale*, detenidos ilegalmente en 1840 y en 1845, respectivamente. El comandante O'Bryen Hoare explicó que el cónsul en Bahía le había dicho en 1844 que no debía, de ninguna manera, atracar en ese puerto, pues habían ofrecido tres mil dólares a cualquiera que le asesinara, por ser miembro de la patrulla naval, y sugirió que, por el bien de los esclavos, ¡la trata con Cuba y Brasil debía legalizarse y la patrulla, retirarse! Principalmente oyeron informes de oficiales de la armada que habían pasado meses en la costa occidental de África, vigilando a los negreros, arriesgando su vida, más por causa de las enfermedades que por ataques del enemigo. Los miembros de la comisión se familiarizaron pronto, como suelen hacerlo los políticos, con los nombres de cientos de ensenadas, bancos de arena, calas e islas dedicadas a la trata; recibieron un gran número de documentos que, por más que a ellos los hubiesen agotado, resultan de gran interés para el historiador, por ejemplo, la increíble lista de buques negreros que al parecer entregaron esclavos entre 1817 (año de la abolición legal de la trata española) y 1845, escucharon el testimonio de hombres que habían sido esclavos, como James Frazer, y que les hizo ver la realidad de la esclavitud mientras se hallaban tranquilamente sentados en el nuevo palacio de Westminster.[24]

Por fin, en 1849, la comisión publicó un informe negativo. Insistió en que la armada no tenía modo de detener la trata, en que era cierto que debido a la actividad de la armada aumentaba el sufrimiento de los esclavos, en que el precio en África de los esclavos se

hallaba en su punto más bajo y que el interés europeo por el azúcar determinaba la dimensión de la trata.

Como consecuencia de todo ello, en marzo de 1850 Hutt exhortó a la Cámara de los Comunes a solicitar la retirada de la flota de la costa occidental de África. Un miembro de la comisión, el señor Baillie, declaró que era hipócrita alegar que la política británica tenía una base moral. Gladstone pensaba que «si de veras creyéramos que es nuestro deber suprimir la trata, sea cual sea el coste, deberíamos anular la ley de los aranceles al azúcar, convencer a Norteamérica y a Francia de que nos permitan registrar sus buques, duplicar la fuerza de nuestra flota y usar implacablemente la fuerza contra España y Brasil».[25]

Quienes apoyaban la presencia de la flota en África occidental probablemente habrían perdido el acalorado debate en la Cámara de las Comunes, de no ser por la elocuencia del primer ministro, lord John Russell, quien comentó que «me parece... que si renunciamos a esta elevada y santa misión y proclamamos que ya no servimos para encabezar la defensa de la erradicación de la maldición y el crimen de la esclavitud, ya no tendremos derecho a esperar estas bendiciones que disfrutamos, gracias a Dios, desde hace tanto tiempo. Creo... que el carácter elevado, moral y cristiano de esta nación es la fuente principal y el secreto de su fuerza». Obviamente era la mejor línea de argumentación en respuesta a Gladstone, que acababa de hablar. La moción se perdió por doscientos treinta y dos votos contra ciento cincuenta y cuatro.[26] No obstante, más tarde durante ese mismo año, en un informe interno el Almirantazgo se mostró tan pesimista como la Comisión Hutt, aun cuando entre 1840 y 1848 la armada había interceptado seiscientos veinticinco buques de los que sospechaba que participaban en la trata, un promedio de casi setenta por año. De éstos, quinientos setenta y ocho fueron condenados y se liberaron más de treinta y ocho mil esclavos.

Sir Charles Hotham había vuelto al río Gallinas; de nuevo una flota británica, al mando del capitán Hugh Dunlop, se apostó en una isla del mortal estuario, al igual que el capitán Denman diez años antes. Hotham estaba decidido a acabar con los tratantes de este río; creía poder hacerlo si se aseguraba un apoyo más firme de los africanos que el que había tenido Denman, y se convenció de que lo conseguiría con una mezcla de amenazas y promesas de subvención. Sabía que Palmerston le respaldaría. De modo que una fuerza británica destruyó barracones, incluyendo los del español Víctor de Bareda, liberó a esclavos, obligó a los africanos a reconocer que obraban mal y declaró un bloqueo de toda esa franja de la costa. Hotham afirmó ante el Almirantazgo en Londres que actuaba con el apoyo de los comandantes de las patrullas norteamericana y francesa. Ni Hotham ni la armada recibieron órdenes de desistir. En cambio, los reyes locales, cediendo por fin a la presión británica, ordenaron a los tratantes españoles y portugueses que se marcharan; éstos pidieron permiso para salir rumbo a Brasil, alquilaron un barco y zarparon hacia Río.

El capitán Dunlop describió cómo en su buque recibió a cincuenta y cinco tratantes —cuatro españoles y los demás portugueses— y sus ayudantes, «en un terrible aprieto, exhaustos por la mala vida... Muchos de ellos abordaron sin nada más que la camisa...».[27]

Así pues, la consecuencia de las protestas y de la Comisión Hutt y sus amigos fue el reforzar la posición de la armada. Con el respaldo de Palmerston, Hotham había conseguido resultados. La mayor parte de la costa africana al norte del Ecuador estaba ya sujeta a los tratados antitrata y antes que enfrentarse a un crucero británico, los negreros preferían varar sus buques. El comercio legal de aceite de palma, marfil y oro aumentó a la par que el dominio territorial británico. En 1850, los ingleses compraron los fuertes daneses de la Costa del Oro, el más importante de los cuales era Christiansborg, en Accra. En 1851, tras interminables negociaciones e intrigas infructuosas, el comodoro Bruce atacó y capturó Lagos, ya que su rey, Kosoko, se negaba a firmar un tratado que lo obligara a poner fin a la trata. Los británicos pusieron en el trono a Akitoye, un títere, y el 1 de enero de 1852 éste firmó el tratado. En marzo unos cuantos tratantes portugueses fueron expulsados —si bien varios regresaron al cabo de un año—. Esto supuso un triunfo de la «diplomacia de los buques de guerra».

A la victoria en África siguió otra, más notable, en Brasil, donde a finales de los cuarenta las perspectivas de la abolición no parecían nada halagüeñas, por mucho que se empeñara la patrulla de la armada británica. De hecho, los tratantes seguían introduciendo un número importante de esclavos: casi veintitrés mil en 1844; dieciséis mil en 1845; cincuenta mil en 1846; casi sesenta mil en 1847; probablemente igual número en 1848 y tal vez más en 1849. Los informes de la armada estaban plagados de relatos de potentes nuevos buques de vapor, de doscientos a trescientos caballos de potencia, como el *Providencia* capitaneado por un genovés y tripulado por españoles, que llevó a mil cuatrocientos esclavos de Angola. El cónsul británico mandó a Londres una lista de navíos sospechosos que habían desembarcado esclavos en 1849 y añadió que entre los tratantes residentes en Río había dos franceses, un italiano, un español, un norteamericano y un «anglosajón», un tal Russell. El cónsul en Bahía concluyó un informe similar comentando que entre las personas que en aquella ciudad se dedicaban a la trata había cinco brasileños, diecisiete portugueses, tres italianos, un belga, un francés y un inglés, Marback. Poseían barcos de toda clase, desde el *Antipático* que transportaba mil esclavos hasta el *Leteo*, con capacidad para apenas ciento cinco cautivos. Cierto que parecía que se había capturado a la mitad de negreros que zarparon de Bahía en 1848, pero esto daba igual, pues al menos una cuarta parte de los buques completaba su travesía y llevaban sus «brillantes montones de carbón» a Río o Bahía para que trabajaran en las plantaciones de café, en las espléndidas y antiguas plantaciones de caña y en las ricas minas de oro de ese gran «país del futuro», como se veía a Brasil en esa época. En 1848 se usó por primera vez un barco de vapor para la trata brasileña: Tomás da

Costa Ramos, un portugués manco apodado «Maneta», mandó su *Tesoro* a Angola y transportó a mil doscientos esclavos en un espacio en el que se suponía que sólo cabían cuatrocientos.

La atracción que ejercía Brasil en los inversores era de tal magnitud que se inició el comercio a pequeña escala con esclavos importados de Estados Unidos. En 1849 el magistrado británico Hall Pringle vio la bricbarca *Roanoke* salir de la bahía de Chesapeake hacia Río con «esclavos que cabrían en seis carros», oyó hablar de otros buques que zarpaban con el mismo fin y se lo mencionó al cónsul británico en Baltimore, pero éste «no quiso saber nada de ello». Numerosos norteamericanos continuaban con la trata. Entre 1840 y 1845 en Río se vendieron o compraron sesenta y cuatro barcos construidos en Estados Unidos; en esos mismos años sesenta y seis barcos zarparon de ese puerto brasileño con rumbo a África o llegaron de allí. Profitt, el embajador norteamericano en Río en 1844, dijo abiertamente al Departamento de Estado que no se podría practicar la trata brasileña de no ser «por el uso que hacen de nuestra bandera y por la facilidad con que se alquilan buques norteamericanos para llevar a la costa de África el equipo para ese comercio». Esto era posible gracias a la práctica de dar cartas de representación a los barcos vendidos por un norteamericano a otro en puertos extranjeros, práctica que se inició en 1792 con el fin de impulsar la construcción de barcos. Los ciudadanos de Estados Unidos podían comprar barcos de sus conciudadanos y pedir al cónsul permiso para comerciar en la costa africana. El buque era alquilado por brasileños que transportaban «pasajeros», quienes tomaban el mando del buque en África. David Tod, sucesor de Henry Wise como embajador norteamericano, comentó en 1850 al secretario de Estado que «a esta capital viajan constantemente ciudadanos norteamericanos, que sólo se ocupan de comprar barcos norteamericanos con los que abastecer la trata. Obtienen cartas de representación mediante las cuales pueden vender sus barcos a tratantes», que seguían usando la bandera «hasta que desembarcaran a los africanos en la costa de Brasil». El *Agnes* constituye un ejemplo de la complejidad internacional de la trata. Este buque, capitaneado por Hiram Gray, comerciaba con regularidad entre Río y Filadelfia. En 1843 el capitán lo alquiló al más activo de los tratantes, Manuel Pinto da Fonseca, arreglo que se hizo, por cierto, gracias a Weetman & Nobkirk, de Londres. El *Agnes* fue a Liverpool, compró mosquetes, lingotes de hierro y otras «mercancías [británicas] para la costa», y zarpó hacia Cabinda, vía Río, aunque se suponía que iba a Montevideo. En Cabinda, Gray vendió el buque a Cunha, el representante de Fonseca, quien embarcó de inmediato a quinientos esclavos y los llevó al cabo Frío en Brasil, donde los vendió. Esto era algo típico, como podrían haber atestiguado unos sesenta propietarios norteamericanos de barcos vendidos en Río entre 1840 y 1845. Por cierto que más tarde Gray fue llevado a juicio en Baltimore y absuelto.

Esto no obstante, 1850 fue el mejor año para la patrulla británica en las costas de Brasil, gracias sobre todo a un informador, Joaquin

Paula Suedes Alcoforado, antiguo tratante que proporcionaba a los británicos detalles de numerosas expediciones. Otro agente británico, el capitán Leopoldo da Cámara, de Río, organizó a los cargadores mulatos a fin de proporcionar con regularidad información acerca de los movimientos de los barcos. Parece que al menos un periódico, el *Correio Mercantil*, y el director del *O Brasil*, el periódico más importante, recibían una subvención de un fondo británico secreto, y es probable que también las nuevas sociedades antiesclavistas recibieran apoyo financiero del más antiguo aliado de la madre patria.[28]

Este cambio se explica, al parecer, por la preocupación de Palmerston ante la amenaza que para su política suponía el debate a raíz del informe de la Comisión Hutt, lo cual hizo que empleara a manos llenas fondos secretos para asegurarse la rendición brasileña. Por cierto que esto representó un triunfo para él, pues le desagradaba Henry Unwin Addington, el reaccionario subsecretario de Exteriores que controlaba el dinero del servicio secreto. Su resolución no hizo sino crecer al recibir en junio de 1850 el apoyo entusiasta de la Cámara de los Comunes y del país, que le granjeó su famoso, pero inadecuado, discurso a favor de «Don Pacífico»; esto sin contar la cena de recaudación de fondos que doscientos miembros del Club Reformista dieron en su honor.

Como consecuencia de esto, también en junio de 1850, el comandante de la flota de África occidental, almirante Barrington Reynolds, un veterano con mucha experiencia en las guerras napoleónicas, dando por sentado, con razón, que contaba con el apoyo del gobierno y que podía adoptar medidas razonables sin consultarlo (por suerte para él, faltaban diez años para que se inventara el telégrafo), ordenó a sus capitanes que entraran en los puertos brasileños para sacar a todo barco equipado para la trata. Empezaron en Macaé, a unos trescientos veinte kilómetros al norte de Río; el *Sharpshooter* cubrió los barcos pequeños y capturó el bergantín *Polka*; en el *Cormorant* el comandante Herbert Schomberg, de una distinguida familia naval judía, capturó, cerca del cabo Frío y en el río Paranaguá, al sur de Santos, cuatro buques negreros, «muy buenos barcos de trescientas y trescientas cincuenta toneladas... [De] obra viva norteamericana». Tras un combate en el que murió un marinero británico, un capitán brasileño barrenó su propio navío, Schomberg quemó dos y mandó el último a Santa Helena. A continuación navegó hacia Río, buscando negreros en las calas del Paranaguá.

La diferencia entre estas medidas y las anteriores radica en que tanto el ministro de Exteriores, lord Palmerston, como su ministerio (no siempre eran lo mismo) las aprobaban abiertamente. Palmerston dijo al Almirantazgo que la ley de 1846 de su predecesor Aberdeen no contenía ninguna restricción «a los límites dentro de los cuales la búsqueda, la detención y la captura de negreros... han de llevarse a cabo... en aguas brasileñas y en alta mar».[29] Esta interpretación era exclusiva de Palmerston y no se ha hecho declaración más importante en la historia de la abolición. Sin duda tomó en cuenta los intere-

ses de Gran Bretaña en la economía brasileña, tanto en las minas como en las empresas mercantiles, en el campo de los seguros como en el naviero. Sabía que podía tomar medidas a favor de la filantropía porque gran parte de la riqueza de Brasil pertenecía a inversores británicos. Por muy extraño que parezca, no lo apoyaban los abolicionistas, cada vez más críticos con el uso de la fuerza.

Quizá lo que más pesó en su decisión fue la misma impresión que recibió durante el debate de marzo en la Cámara de los Comunes, o sea, que el Parlamento y los ciudadanos estaban perdiendo la paciencia. Pese a la oposición de Gladstone, él y Russell habían salido victoriosos del debate, pero quizá no volvieran a tener tanta suerte.

En Río la indignación fue considerable. «Siguió un gran escándalo y a los oficiales ingleses les resultaba peligroso desembarcar», informó el capitán Schomberg. Varios periódicos y varios diputados pidieron una declaración de guerra. Sólo en Río había a la sazón unos ochenta mil esclavos, un poco menos del cuarenta por ciento de la población total, y la ciudad parecía depender totalmente de ellos. Muchas gentes todavía poseían esclavos, incluyendo artesanos y personas supuestamente pobres, algunas de las cuales se ganaban la vida alquilándolos a otros. A diferencia de los del sur de Norteamérica, la mayoría de esclavos de Brasil —el sesenta y seis por ciento, según un censo— había nacido en África y llegado recientemente en buques negreros. En estas circunstancias, el astuto, prudente y conservador ministro de Exteriores, Paulino José Soares de Souza, dio largas antes de tomar una determinación, aunque en privado el Consejo de Ministros, presidido por el emperador Pedro, decidió en julio que, pese a una posible insurgencia en Rio Grande do Sul y en Pernambuco, a Brasil no le quedaba más remedio que suprimir la trata ilegal, porque la influencia británica se extendía mucho más allá de lo estrictamente comercial: Londres influía en la moda, en la arquitectura y en la alimentación, en los gustos y en el idioma. Además, el emperador se había opuesto siempre a la trata, y su voz contaba mucho.

Soares de Souza habló de la actitud del Consejo de Ministros al embajador británico, Hudson, pero con objeto de ayudar a los abolicionistas brasileños exigió que él y Reynolds eliminaran primero la política de búsqueda y quema de los buques negreros. Los ingleses aceptaron y entonces, en un extraordinario discurso en el que reconocía la presión británica, Soares de Souza convenció a la Cámara brasileña para que aprobara una auténtica abolición. Señaló que todos los países, a excepción de Cuba, habían abolido la trata. «¿Podremos resistir el torrente? No lo creo.» Brasil ya no podía resistir «la presión de las ideas de la época en que vivimos... ¿Deberíamos dormir, indolentes, y no tomar medidas para encontrar un sustituto a la mano de obra africana?».[30] No hacerlo podría provocar una guerra con Gran Bretaña, lo que perjudicaría más al país de lo que lo haría la abolición de la trata. Recordó a los diputados que hasta Francia, el enemigo hereditario de Londres, había abolido la esclavitud gracias al nombramiento, después de la Revolución de 1848, del más notable

abolicionista francés, el tenaz Victor Schoelcher, para el cargo de subsecretario de Estado de Colonias. El decreto de abolición francés —mediante el cual se manumitía a todos los esclavos de los territorios, aunque no los de los protectorados— se aprobó el 17 de marzo de 1848 y fue uno de los pocos acontecimientos de importancia duradera de aquel año.

En Río, las disputas en la Cámara de Diputados continuaban. Un antiguo ministro de la Armada, Joaquim Antão, solicitó al gobierno que «¡destruyera los peldaños por los que habéis subido al poder!». «¿Qué peldaños?» «¿Será posible que los nobles ministros no hayan precisado el apoyo de amigos dedicados a la trata para subir al poder?» Soares de Souza reconoció posteriormente que «en el período en que entraban en el país entre cincuenta mil y sesenta mil africanos por año, había mucha gente implicada directa o indirectamente en la trata. ¿Quién de nosotros no tenía relaciones con alguien que participaba en la trata cuando la opinión pública no la condenaba?».[31]

El resuelto capitán Schomberg se encontraba en Bahía, donde retrasó la salida de «cinco buques muy hermosos obviamente equipados para la trata» y persuadió al gobierno brasileño de que comprara tres para la armada, mientras que los otros dos se utilizaron en el comercio lícito. Para quienes deseen investigar el papel de los judíos en la trata citaremos al capitán Schomberg como uno de los que más tuvieron que ver con la abolición en Brasil.

El 17 de julio de 1850 la Cámara de Diputados aprobó un proyecto de ley que abolía la trata; el Senado la aceptó y dom Pedro la firmó, con gran satisfacción. (Por cierto que el mejor historiador brasileño, Gilberto Freyre, describió a dom Pedro como «un hombre casto y puro... el tipo de marido ideal para una reina Victoria». A los veinte años, con sobretodo y sombrero de seda, ya parecía europeo, un europeo de mediana edad.) El 4 de septiembre el proyecto se convirtió en ley. A partir de entonces los buques negreros brasileños podían ser capturados; importar esclavos se consideraba piratería; todos los buques capturados serían vendidos y las ganancias se repartirían entre captores e informadores, caso de haberlos. Por primera vez, esta ley conllevó una auténtica transformación.

Se expulsó a Manuel Pinto da Fonseca, que, según el capitán Schomberg, perdió sesenta barcos a resultas de una acción naval británica, a su hermano Antonio, y al tratante que era su mayor competidor, el italiano Paretti, quien ese año había introducido miles de esclavos en Bahía. El gobernador del estado de São Paulo llegó hasta denunciar a los insolentes extranjeros (¡los portugueses!) que habían provocado los ataques británicos.

Los cínicos alegarían que el cambio de actitud se debía a la epidemia de fiebre amarilla traída de África por un buque negrero, al parecer francés, que costó la vida a dieciséis mil personas y «puso a muchas gentes contra la trata; estaban muertas de miedo». En opinión de Palmerston se debía a las acciones navales: «Estos gobiernos

civilizados a medias», comentó alegremente, «precisan una regañina cada ocho o nueve años...». Pidió a Hudson y al almirante Reynolds que siguieran presionando, por lo que Hudson, que no dejaba de comprar el apoyo de periodistas y capitanes de puerto, amenazó con renovar los ataques. Asombrado, Soares de Souza señaló que la abolición representaba una enorme tarea, que tenían que establecer un servicio de información y ganarse la opinión pública, y que si el cambio había de ser duradero, Brasil debía encargarse del control.

A esto siguieron muchas otras disputas. La armada británica usó la fuerza varias veces, incluyendo la captura de unos cuantos buques negreros en alta mar; en Brasil hubo protestas y nuevas amenazas de guerra. No obstante, en 1851 sólo se importaron unos tres mil esclavos. En Río el capitán del *Tentativa* se encontró con que nadie quería comprar su cargamento de cuatrocientos esclavos, aun cuando bajó el precio a diez dólares por cabeza. La goleta *Relámpago* de nueve metros de eslora y siete de ancho, con dos mástiles, de doscientas veintinueve toneladas inglesas, construida en Baltimore y propiedad de Marcos Borges Ferras, «*senhor* Marcos», fue uno de los pocos barcos que ese año consiguió desembarcar esclavos. Había ido de Bahía a Lagos, donde el italiano Jeronimo Carlos Salvi la había vendido a Ferras. Perseguida por la policía naval brasileña, desembarcó su cargamento a toda prisa; los esclavos se vieron obligados a nadar hasta tierra y los hombres de la plantación de caña de Hygenio Piris Gomes recibieron a los que no se ahogaron. Casi todos los que tuvieron algo que ver con este cargamento fueron capturados, a algunos los llevaron a juicio, los multaron y hasta los encarcelaron.

Ferras negó su verdadera identidad durante largo tiempo, pero finalmente, en 1858, lo procesaron y estuvo tres años en prisión en Río, tras lo cual regresó a Ouidah y allí vivió hasta su muerte. No sentía amargura: a finales del séptimo decenio conoció al abate Pierre Bouché, y le comentó que «me admitieron en la academia y salí con un diploma».[32]

En julio de 1851, con comprensible orgullo, Palmerston anunció en la Cámara de los Comunes que la trata brasileña había terminado. El año siguiente el almirante Henderson, sucesor de Reynolds, informó de que, efectivamente, parecía haberse acabado. Se suponía que en aquellos meses ciento cuarenta tratantes se habían mudado a toda prisa a Portugal, llevando consigo unos cien millones de cruzados. En 1856 el cónsul británico en Lisboa estimó que estos antiguos tratantes eran los principales capitalistas del país.

Es cierto que los propietarios de esclavos estaban saturados en su mayoría, como resultado de la fuerte importación de los años cuarenta. Muchos brasileños de clase media acabaron por apoyar a Soares de Souza, no por filantropía sino porque temían la «africanización» y las revueltas. Otros esperaban que el valor de sus esclavos aumentara a medida que subían los precios, que se duplicaron de 1852 a 1854. Quizá algunos hacendados creyeron que la abolición de la trata no era sino transitoria o que conseguirían todos los escla-

vos que necesitaran con la trata interior; de hecho, este comercio aumentó en Bahía y en el nordeste, de donde la ciudad y la provincia de Río importaron más de veintiséis mil esclavos entre 1852 y 1859. Además, las leyes sobre la trata no parecían amenazar a la esclavitud en sí y un proyecto de ley presentado en 1850, mediante el cual los hijos de madres esclavas serían manumitidos, fue derrotado sin discusión.

De todos modos entraron algunos esclavos. En diciembre de 1852, por ejemplo, el bergantín norteamericano *Camargo* atracó en la bahía de Ilha Grande, a unas horas de travesía al oeste de Río, con entre quinientos y seiscientos africanos de Mozambique. Los vendieron tan apresuradamente que cuando el jefe de policía llegó de Río, no encontró nada. Desafió a Joaquim José de Sousa Breves, el hacendado que había comprado los esclavos, pero no pudo recuperar a más de treinta y ocho. Los plantadores creían poder dictar las normas del futuro. Sin embargo, parece ser que el último intento de desembarcar esclavos en Brasil tuvo lugar en enero de 1856, cuando a medio camino entre Bahía y Río, cerca de São Mateus, las autoridades brasileñas arrestaron el *Mary E. Smith* de Nueva Orleans, un buque de ciento veintidós toneladas que había zarpado de Boston. Lo mandaba un grupo de negreros brasileños residentes en Nueva York que comerciaba principalmente con Cuba. Al capitán del barco le costó disponer de su cargamento, el agua escaseó y los esclavos empezaron a morir. El principal brasileñonorteamericano implicado murió en prisión. Más tarde, la legación británica en Río se enteró de la llegada de más de doscientos esclavos a Serinhaém, cerca de Recife. Palmerston lanzó sus habituales amenazas, pero las autoridades brasileñas ya habían castigado a todos los implicados y liberado a todos los esclavos.

Por supuesto, los abolicionistas se arrogaron una gran victoria. Con todo, en Brasil se importaron al menos quinientos mil esclavos en la era de supuesta ilegalidad entre 1831 y 1855. Había tal vez el doble de esclavos en Brasil en 1851 que en 1800. La esclavitud formaba parte esencial de la economía, sobre todo en las grandes plantaciones, en particular las cafetaleras, cuyo producto representaba el cincuenta por ciento de las exportaciones brasileñas. En Río, la mitad de la población era esclava.

A largo plazo, la abolición de la trata estimuló la inmigración de europeos. Gran Bretaña se opuso a los esfuerzos concurrentes de los brasileños para obtener mano de obra africana gratuita; los representantes del gobierno británico recordaron la suerte de los emancipados y alegaron que a su llegada los tratarían igual que a los esclavos. Quizá esta actitud parezca hipócrita, teniendo en cuenta que en 1841 en las Indias occidentales se había contratado a muchos africanos *indentured*, algunos de los cuales eran kru de la costa de Liberia, realmente voluntarios, y en teoría todos tenían derecho a negarse a ir; diez mil fueron a Jamaica; trece mil novecientos setenta a la Guyana británica; ocho mil trescientos noventa, a Trinidad; mil quinientos cuarenta a Grenada y menos a Saint Vicent, Santa Lucía y

Saint Kitts. En 1852 Francia puso en marcha un plan mediante el cual se podían comprar esclavos en África, liberarlos en el barco y llevarlos a trabajar a las Antillas. Quince mil de estos *engagés* fueron transportados hasta 1867.

De hecho, a diferencia de lo que ocurría en Estados Unidos, en Brasil la abolición de la trata supuso el inicio de una gradual abolición de la esclavitud, pues, al igual que en el imperio español, esta institución dependía de la extensa importación, dado que, como hemos señalado repetidamente, la tasa de natalidad de los esclavos era baja y la de mortalidad, alta, esto sin contar las numerosas manumisiones.

En 1864, el año antes de morir, lord Palmerston declaró que «el logro que me produce la mayor y más pura satisfacción fue obligar a los brasileños a renunciar a la trata».[33] Se engañaba, pero apenas. Si bien fueron esenciales los temores de los brasileños y los discursos de algunos valientes brasileños, a quienes debemos conceder el crédito que se merecen, la trata no habría terminado cuando lo hizo de no ser por la cruzada moral británica. Fue uno de los más notables logros de Gran Bretaña, que así expía parcialmente el incuestionable y básicamente incondicional entusiasmo de ese país por la trata en los siglos XVII y XVIII.

Domingos Martins, el último de los grandes tratantes de África y Brasil, murió en Lagos el año en que Palmerston hizo el comentario antes mencionado. El gobierno brasileño le había negado el permiso de jubilarse en Bahía. Richard Burton vio a Martins en enero de 1864, unos días antes de que muriera, y admiró su casa, aunque se dio cuenta de que el fin de la trata le había perjudicado. No obstante, cinco de sus hijas, todas ricas herederas, se casaron ventajosamente en Brasil. Martins también dejó una familia en África. Los que viven de sus descendientes son herederos de la trata brasileña, la más extensa emigración forzada de la historia.[34]

35. TODOS LA DESEAN CON VEHEMENCIA, LA PROTEGEN Y CASI LA SANTIFICAN

> Todos la desean con vehemencia, la protegen y casi la santifican.
>
> Comentario del capitán general VALENTÍN CAÑEDO sobre la actitud de los plantadores cubanos respecto a la trata, c. 1853

Aunque la trata brasileña fue uno de los negocios de mayor duración en la historia del comercio, estaba llegando a su fin, pero una trata aún más antigua, la de Cuba, todavía prosperaba. Entre 1840 y 1860 se llevaron a Cuba probablemente unos doscientos mil esclavos, además de unos siete mil doscientos a Puerto Rico. Pero por debajo de estas austeras cifras, la vida diplomática, marinera, económica y social de la isla pasaba por una serie de asombrosos trastornos.

Esta era representó un triunfo excepcional para la política exterior española. Por medio del disimulo, las dilaciones y las evasiones, los débiles gobiernos de la reina Isabel II resistieron continuamente las exigencias británicas más pertinaces. Si la cuestión no hubiese sido la continuación de la trata, la diplomacia española habría recibido elogios, y grandes avenidas llevarían los nombres de quienes la dirigieron.

Este éxito de la diplomacia madrileña se inició de manera curiosa. Aunque el censo de 1841 indicaba que los esclavos formaban la mayoría de la población de Cuba, parecía que la trata misma llegaba a su término. La razón no tenía nada que ver con Gran Bretaña ni con la filantropía sino con el hecho de que, como en Brasil, hubo varias rebeliones de esclavos. El encargado de eliminar esta amenaza fue el nuevo capitán general Leopoldo O'Donnell, que contaba apenas treinta y cuatro años de edad y que, como muchos otros distinguidos oficiales españoles, era de ascendencia irlandesa. Había pasado la juventud combatiendo en las guerras civiles españolas. Mientras su predecesor, Valdés, debió su lucrativo cargo a su amistad con el general Espartero, amigo de Gran Bretaña, O'Donnell debía el suyo a haber apoyado al general Narváez en el golpe para derrocar a Espartero. Después tuvo una larga carrera política, sin duda financiada por lo obtenido en los cinco años que pasó en Cuba, donde se mostró asiduo amigo de la trata y todavía más de los tratantes. Se decía que, de regreso a España, se llevó más de cien mil dólares. En Madrid lo apoyaron siempre su protector Narváez y la reina regente. O'Donnell pensaba que un final súbito de la trata sería catastrófico y aconsejaba que el gobierno de Madrid hiciera cuanto pudiera para evitar que la cuestión se discutiera en las Cortes.

O'Donnell tuvo que enfrentarse con la Conspiración de la Escale-

ra, llamada así porque los sospechosos fueron atados a una escalera de madera en una plantación de café abandonada cerca de Matanzas, y azotados hasta que confesaron. Los hechos no son claros. Parece que un grupo de negros y mulatos libres hablaron entre ellos de un plan para proclamar la independencia de Cuba y la manumisión de todos los esclavos que la apoyaran. Un ayudante del difunto cónsul británico Turnbull, llamado Francis Ross Cocking, estaba implicado, pero la dirección la tomó un puñado de negros libres encabezados por un tal José Rodríguez. Cocking, al parecer, alentó a estos hombres a suponer, sin fundamento, que él y ellos contaban con la aprobación del gobierno británico. Él mismo creía que tenía el apoyo de algunos criollos ilustrados. Pero el escritor Domingo del Monte, con cuya simpatía Cocking creía contar, traicionó a los conspiradores al escribir una carta, muy exagerada, a Alexander Everett, que había sido embajador de Estados Unidos en Madrid y había representado a este país en La Habana y era partidario de la idea de anexionar Cuba a la Unión norteamericana. Everett creyó, con sus amigos de entre los plantadores cubanos, que Gran Bretaña planeaba una intervención armada en Cuba, con el fin de establecer una «república etíope-cubana», según la expresión de Del Monte, «y formar junto a nuestras costas meridionales un cordón de negros libres». Trató de alertar a sus superiores en Washington sobre el asunto. Daniel Webster, secretario de Estado con el presidente Tyler, se mostró escéptico, aunque lo bastante inquieto para informar a los españoles sobre la conspiración.[1]

Al parecer sin conexión con esta conjura, en 1843 y 1844 hubo varias rebeliones de esclavos similares a las que habían tenido lugar en tiempos anteriores: un motín de veinticinco esclavos en el ingenio azucarero Alcancía, en Cárdenas; una protesta de esclavos en el ferrocarril Cárdenas-Júcaro, y otros estallidos menores, todos aplastados por O'Donnell con considerable brutalidad. Unos tres mil esclavos y negros libres fueron juzgados sumariamente y unos ochenta fueron fusilados o murieron durante los interrogatorios, ya en celdas atestadas o en la cepa. No había pruebas de una conspiración revolucionaria a gran escala, pero esto no impidió la deportación de muchos negros libres, nacidos fuera de Cuba, y también de algunos destacados criollos, como José de la Luz y Caballero, y hasta al confidente Domingo del Monte. Entre los ejecutados estaba el conocido poeta Diego Gabriel de la Concepción Valdés, «Plácido», un mulato libre, hijo de un bailarín de Burgos y de una peluquera mulata; fue acusado de ser agente inglés, pero parece no haber tenido arte ni parte en la conjura. Como él escribiera:

Nace el negro, y desde luego,
Por falta de cultura,
En un caos de amargura
Se ve atribulado y ciego.

O'Donnell no ocultaba que creía que Cocking, Turnbull y el poderío de la Corona británica habían inspirado estas rebeliones. Su hostilidad a Inglaterra era implacable. Diríase que estaba decidido a vengar la derrota de su antepasado Hugh O'Donnell por los ingleses en Irlanda en 1600.

Si O'Donnell odiaba Inglaterra, el sentimiento era mutuo. Después de la represión de 1844, hasta el sereno Aberdeen se indignó y se empeñó en conseguir que O'Donnell fuese retirado de la isla. «A menos que lo cambien de lugar, no sé qué podemos hacer aparte de sacaros de allí», escribía a su embajador en Madrid, el lánguido pero eficiente Henry Bulwer. «A menos que indemnicen por sus monstruosas crueldades y actos de injusticia clara... nos veremos obligados a tomar represalias.»[2] Pero Bulwer sabía que esto no sería precisamente fácil, pues el general contaba con amigos en Madrid. Palmerston resumió la situación en una carta a Bulwer, cuando volvió al Ministerio de Asuntos Exteriores: «Parece que la costumbre de revender emancipados existente desde hace un tiempo, con la aprobación del capitán general de Cuba, es el tema de todas las conversaciones [en La Habana]... Se dice que más de cinco mil de estas desgraciadas criaturas han sido revendidas a precios que van de cinco a nueve onzas de oro; por ejemplo, cincuenta emancipados fueron vendidos a la Compañía del Gas de La Habana por un período de cinco años para servir de faroleros, con lo cual gentes de la casa del Gobierno han hecho beneficios de más de seiscientos mil dólares... cuatrocientos emancipados han sido entregados al marqués de las Delicias, juez principal del Tribunal Mixto, para que los guarde en beneficio de la condesa de Guerega, esposa del general O'Donnell... Manifestará usted la esperanza de que el gobierno de España dará órdenes positivas y perentorias al general O'Donnell de que consiga... la libertad de esos negros nominalmente emancipados.»[3] Pero nada de esto tuvo resultado.

O'Donnell, como antes Valdés, se rodeó de investigaciones, comisiones y recomendaciones, siempre con el propósito de permitir que quienes se ocupaban de la trata continuaran haciéndolo. Pero cada año encontraba mayores dificultades, no porque se diera un súbito ataque de filantropía entre los criollos, sino por el miedo, comparable al que embargó a Brasil, de que una gran población esclava negra se lanzara un día a una revolución como la que había destruido Saint-Domingue. Irónicamente, a causa de esta razón O'Donnell abandonó el plan de Valdés de liberar a los emancipados al cabo de cinco años, pues decía que estaba convencido de que hombres libres de color se habían comprometido en masa en la conjura citada. Después de 1845, los emancipados siguieron siendo esclavos, de hecho, ya que no de derecho, aunque ahora, en general, trabajaban para el gobierno; los emperadores romanos los habrían reconocido inmediatamente como «esclavos del Estado». Debieron de ser, entonces, unos dos mil en Cuba, además de dos mil que habían sido liberados, mil que marcharon a las colonias británicas y unos seis mil que estaban registrados como «muertos, locos o desaparecidos».

Entretanto, en España el liberal Martínez de la Rosa, dramaturgo y político de las Cortes de 1820, amigo de Canning y Chateaubriand, que había firmado por España el tratado angloespañol de 1835 con su famosa cláusula sobre el equipo de los buques negreros, volvió al poder en 1844 como ministro de Exteriores. De acuerdo con los deseos de sus amigos ingleses, presentó a las Cortes un proyecto de ley que fijaba penas para los que fuesen sentenciados como tratantes de esclavos. Los dueños e inversores, capitanes y oficiales de los viajes de la trata recibirían penas de seis años de prisión, u ocho si se resistían a la detención, además de penas de exilio y multa; las tripulaciones podrían recibir penas de multa de la mitad de la cuantía de las de los oficiales y dueños; había otros castigos en caso de que se maltratara a los esclavos.

El proyecto provocó disputas en España. Se mostraron hostiles incluso muchos políticos liberales, y quienes se oponían a él trataron de hundirlo presentando innumerables enmiendas. Se convirtió en ley sólo porque parecía que no afectaba a la institución misma de la esclavitud. De hecho, una de las enmiendas aceptadas por el gobierno reconocía que en cuanto los esclavos llegaran a una plantación cubana, ya no se les podría tocar.[4]

Si la ley suscitó problemas en Madrid, entre los plantadores de Cuba provocó algo parecido al pánico. Aunque el fiscal de La Habana, Vicente Vázquez Queipo de Llano, decía en privado que el fin de la trata era la única manera de mantener la supremacía blanca, el capitán general O'Donnell creía que si se aplicaba la ley arruinaría la colonia. Impidió que los periódicos de La Habana hicieran siquiera mención de la ley, lo que constituía un ejemplo más, y notable, de cómo un gobernador colonial podía tratar una ley de la potencia imperial. El Consejo de Indias se limitó a comentar que Gran Bretaña, sin duda envidiosa del éxito del azúcar cubano, trataba de destruir la prosperidad de la isla exigiendo a España lo que no se atrevía a exigir a Estados Unidos; parece que el Consejo creía que había que ir disminuyendo lentamente la trata y que para contrarrestar la escasez de mano de obra convenía alentar la reproducción de los esclavos, siguiendo lo que se creía que se practicaba en Estados Unidos.

El pánico tardó en apaciguarse. Durante varios años hubo una suspensión casi completa de la importación de esclavos. El juez del Tribunal Mixto de La Habana pensaba que los únicos que pudieron continuarla eran «personas como don Julián de Zulueta, deseosas de obtener esclavos al menor precio y no para la venta». Parece que en 1848 no se introdujeron más allá de mil quinientos esclavos. El cólera, además, mató a muchos que ya estaban en Cuba. Algunos plantadores de caña vendieron sus haciendas y se fueron a Texas. Para colmo, los huracanes destruyeron numerosos cafetales.

En la prensa cubana se discutía constantemente la economía de la esclavitud. En 1845 Vázquez Queipo de Llano estimaba en un informe público que el trabajo del esclavo costaba setenta pesos por

persona y año y el trabajo libre, ciento cuarenta pesos, y que el aumento del precio de los esclavos pronto haría que el trabajo libre resultara competitivo.

En 1845 costaba darse cuenta de que veinte años de esfuerzos de los gobiernos británicos, con el apoyo esporádico de los gobiernos liberales españoles, hubiesen tenido el menor efecto en la economía cubana basada en la mano de obra esclava. Los gobiernos españoles de la época no eran malignos; heridos por las guerras civiles o el miedo a las mismas, bajo los efectos de las consecuencias políticas de tener una reina niña y una regente terca y caprichosa en un régimen semiabsolutista, no poseían todavía la fuerza de llevar a cabo una política que parecía contraria a los intereses de su colonia más rica. El gobierno se ofendía con facilidad; así, en 1848, el general Narváez pidió a Bulwer que se marchara de Madrid después de que se le acusó (falsamente) de haber apoyado una rebelión contra el gobierno; en Londres se indignaron y Palmerston hasta pensó en ordenar a la armada que bloqueara Sevilla.

Pero en 1849 y 1850 volvieron a subir las importaciones de esclavos en Cuba y después de 1851, con los precios africanos muy bajos a causa del final de la trata con Brasil, el comercio de esclavos recuperó sus anteriores altos niveles. Las ganancias eran demasiado jugosas para que pudieran desdeñarse. Washington Irving, el escritor norteamericano que de modo tan curioso como apropiado había sido nombrado embajador en Madrid, informaba a Washington que «parece que no hay duda que bajo el capitán general O'Donnell se vuelven a admitir esclavos en gran número».[5] Un esclavo podía comprarse por la mitad de lo que costaba medio siglo antes, para venderse por el doble de lo que se pagaba antes. Como se ha visto, el costo de las mercancías manufacturadas, que eran el elemento principal para pagar esclavos en África, había descendido espectacularmente. Después de pagar todos los gastos y costes, un barco negrero con capacidad para quinientos esclavos podía ganar cien mil dólares por viaje, con un beneficio del doscientos por ciento.

El renacimiento de la trata en Cuba, a finales de los años cuarenta, fue en gran parte obra de un hábil gaditano, Manuel Pastor, coronel retirado que había sido amigo y asesor de Tacón en cuestiones referentes a las obras públicas y que recibió de él el control de los nuevos mercados que construyó en La Habana. Gracias a esto, Pastor amasó una fortuna. A diferencia de Tacón, creía en el ferrocarril y ayudó a financiar varias de sus líneas. A finales de los cuarenta, era el impulsor de una nueva compañía azucarera en la que participaba la reina madre María Cristina, de hecho todavía regente; había también otros comerciantes conocidos, como Pedro (antes Pierre) Forcade de Burdeos, Antonio Font y Antonio Parejo, amigos del segundo marido de la regente, duque de Riañasares, al que se consideraba como agente de la propia reina madre. La mayor plantación de esta compañía, la Susana, recibía sus «sacos de carbón» (es decir, nuevos africanos) gracias a Parejo y a la connivencia del nuevo capitán ge-

neral Federico Roncali, conde de Alcoy, que como su predecesor fingía ignorar que la trata continuaba, pero la protegía. «El CG [capitán general] se embolsa cincuenta y un pesos por cabeza», escribía un comerciante a su socio de Nueva York, en 1849. Se dice que al dejar la isla en 1850 Roncali recibió un regalo de cincuenta mil pesos para que continuara protegiendo los intereses de los tratantes una vez de regreso en Madrid. La reina regente, se rumoreaba, se había convertido, gracias en estas inversiones en «la persona más rica de Europa». El inteligente embajador británico en Madrid en los años treinta, George Villiers, informaba de que «todo su dinero está seguro en inversiones extranjeras».[6]

Parejo, al que en 1850 se consideraba «la persona más introducida en la trata», murió en Cuba dejando deudas con la reina madre que, al parecer, ésta nunca consiguió cobrar, lo que no impidió que su viuda, Susana Benítez, con cuyo nombre se bautizó la gran plantación citada, lo despidiera con unos funerales que costaron diez mil pesos. En aquellos años, el pequeño puerto cubano de Cabañas, en la provincia occidental de Pinar del Río, fue el más importante de la trata; en él podía verse la «flor y nata» de los barcos negreros, según comentaba el capitán Impiel de la novela de Pío Baroja *Pilotos de altura*.[7]

Se produjo, sin embargo, un cambio fundamental en aquellos años: aunque los esclavos se abarataban en África, en Cuba resultaban demasiado caros para cualquiera excepto las grandes propiedades. Esto confirmaba la tendencia de los pequeños agricultores a dejar de moler su propia caña y llevarla a grandes empresas donde había maquinaria moderna, máquinas de vapor, máquinas centrífugas Derosne o Rilleux, traídas de Francia. Estas haciendas modernas fueron el origen de las «centrales» que más tarde se fundaron por toda la isla; las mayores y más modernas de ellas (la Álava de Zulueta por un lado y, por el otro, la Susana de Parejo y la San Martín de la reina madre, que se fundieron en una nueva compañía, La Perseverancia) se adaptaron a las nuevas condiciones, pero muchas, más modestas, abandonaron la esclavitud.

En aquellos años había criollos ricos e informados de lo que pasaba en el mundo que empezaron a pensar en términos de anexionar la isla a Estados Unidos, como medio de conservar sus esclavos y su posición. Este «anexionismo» coincidía con el movimiento expansionista norteamericano al que se llamó del Destino Manifiesto. Estados Unidos acababa de salir de la guerra con México y de adquirir Utah, Wyoming, California, Arizona y Nuevo México, así como parte de Colorado y Nevada. ¿Por qué iba a terminar el arco iris de la Unión? Los políticos sureños comenzaron a considerar la anexión de Cuba como el siguiente paso, para ayudar a garantizar la esclavitud en su país y para iniciar un nuevo imperio caribeño. Además, el embajador español en Washington, Ardáiz, recibió advertencias privadas de diputados sureños en el sentido de que apoyarían a los plantadores cubanos si decidían rebelarse contra la madre patria después de que se aboliera en Madrid la esclavitud.

Se formaron dos sociedades con el fin de fomentar la anexión. La primera era secreta, la Rosa Cubana, dirigida por Narciso López, un aventurero venezolano que había perdido a su padre en la guerra de independencia y que después de participar en las guerras carlistas españolas, del lado liberal, fue por breve tiempo gobernador de la elegante ciudad de Trinidad. La segunda sociedad era el muy selecto Club de La Habana, dirigido por Miguel de Aldama, un plantador con imaginación, que veía en la anexión un medio de mantener la esclavitud ya que no la trata. López intentó varias veces inspirar rebeliones en Cuba, con la ayuda de voluntarios de Hungría y de Louisiana, hasta que las autoridades de La Habana le detuvieron y le dieron garrote; sus últimas palabras fueron un vibrante llamamiento: para que no se asustaran, dijo, del espantapájaros de la raza africana, que había servido tan a menudo la tiranía de los opresores, pues la esclavitud no era un fenómeno social exclusivo de Cuba o incompatible con la libertad de los ciudadanos, como podía verse con el ejemplo cercano de Estados Unidos, donde tres millones de esclavos no impedían la prosperidad de las instituciones más liberales del mundo.[8] Así fue como el nacionalismo cubano inició su melancólica historia partiendo de una premisa falsa.

El anexionismo tenía un curioso enemigo en la madre patria. Además de la necesidad de tratar a Gran Bretaña como una gran potencia económica con la cual era peligroso enemistarse, España comenzaba a verla como un aliado que la ayudaría a frustrar la anexión de Cuba a Estados Unidos. Era cierto que el gobierno de Londres deseaba impedir la captura por Estados Unidos de la siempre leal isla, no sólo a causa de sus propias relaciones comerciales con ella sino porque, si tuviera lugar, podría apartar a Londres de México y de otros prometedores mercados. De todos modos, Gran Bretaña no podía ayudar a España hasta que ésta no aplicara los tratados sobre la trata. Pero la frustrada rebelión de López cambió esta actitud. En septiembre de 1851, después de la ejecución de ese patriota, Palmerston dio a la armada británica en las Indias occidentales la inesperada orden de ayudar a España en lo que fuese necesario para derrotar a las expediciones filibusteras norteamericanas. Y, cosa aún más notable, los franceses se asociaron a esta actitud. Era una indicación de solidaridad contra lo que las potencias europeas veían como una amenaza norteamericana a sus intereses.

Pese a su ayuda a España frente a Estados Unidos, Palmerston no había abandonado su apasionada misión de poner fin a la trata en todo el mundo. En 1851, el año de su éxito con Brasil, escribía a lord Howden, que después de ser embajador en Río lo era en Madrid, para decirle que Gran Bretaña «desea llegar a un pleno entendimiento con el gobierno de Madrid y hacer comprender a ese gobierno que Gran Bretaña ya no consentirá que la frustren respecto a la trata española... mediante excusas no convincentes y promesas no cumplidas... mientras las autoridades españolas en Cuba han continuado sistemáticamente y notoriamente anulando las estipulaciones del

tratado... Ya es hora de que cese este sistema de evasiones». Sospechaba que el gobierno de Madrid tenía dos objetivos: «Primero, proporcionar ingresos a cierto número de favoritos y funcionarios mal remunerados, por medio de los sobornos dados por los tratantes por la importación de negros; y en segundo lugar, el control de la isla, porque en Madrid se cree que, mientras haya en Cuba un gran número de negros, la población blanca se aferrará a la madre patria para que la proteja...»[9]

En la larga serie de funcionarios corruptos y patriotas en Cuba, el siguiente capitán general fue José (Gutiérrez) de la Concha, hijo de un héroe de la guerra contra Argentina y veterano de los conflictos civiles españoles. Llegó a La Habana en 1850, con la aureola de que sería un gobernador enérgico, capaz de enfrentarse al filibusterismo norteamericano y, al mismo tiempo, de hacer cumplir en Cuba los acuerdos sobre la trata. Tenía instrucciones de recordar que Cuba era una isla de dos razas, cada una de las cuales, si se la maltrataba, podía amenazar la continuación de la presencia española en la isla. Debía buscar una solución al ya viejo problema de los emancipados, capaz de satisfacer a Gran Bretaña, pero sin perder los servicios de las personas afectadas; después de todo, la simple venta de estos emancipados que eran, de hecho, esclavos de Estado, proporcionaba al gobierno cuarenta mil dólares anuales.

De la Concha comenzó bien. Despidió al gobernador de la provincia de Matanzas, brigadier Pavía, acusado de connivencia en el desembarco de ochocientos cuarenta esclavos en Camarioca, en la costa norte, traídos por el barco *Emperatriz*, perteneciente a una compañía catalana; pero el gobierno de Madrid consideró inocente a este prometedor funcionario y le devolvió su cargo. De la Concha tenía un plan para los emancipados: permitirles que se quedaran como mano de obra suplementaria en las plantaciones de caña, o que se emplearan en obras públicas o para servir a oficiales retirados y sus viudas. Parte de los ingresos por su venta (traspaso era el eufemismo empleado) iría a un fondo para los hijos de españoles que hubieran servido en el imperio antes de la independencia hispanoamericana.

Los ingleses estaban ahora casi tan interesados en el problema de los emancipados como en el de la propia trata. Lord Stanley, joven subsecretario de Exteriores en el gobierno de nueve meses de su padre, lord Derby, había estado en Cuba y tenía, por tanto, un conocimiento directo de la situación de esos africanos. Él y el nuevo ministro de Exteriores, lord Malmesbury, trataron de ser más rigurosos aún que Palmerston, e insistieron en que el capitán general de Cuba diera cuenta cada seis meses de la suerte de los emancipados. En aquel momento, los informes de La Habana indicaban que de más de siete mil africanos emancipados en virtud del tratado de 1817, solamente la mitad había sido realmente liberada.

El sucesor de Malmesbury, George Villiers, ahora lord Clarendon, que había sido embajador en Madrid años antes, sugirió un plan para una garantía tripartita, por Francia, Estados Unidos y Gran Bretaña,

de los intereses españoles en Cuba. Pero tanto Daniel Webster, que volvía a ser secretario de Estado con el presidente Millard Fillmore, como su sucesor y discípulo, el espléndido orador Edward Everett, rechazaron esta idea pues suponía una injerencia europea en Cuba. Everett explicó que «No hay esperanza de un remedio completo [para la trata] mientras Cuba siga siendo colonia española».[10] No tiene nada de sorprendente que esta frase fuese recibida como una aprobación explícita de la idea de anexión.

La elección en 1852 de Franklin Pierce como presidente de Estados Unidos dejó las cosas todavía más claras, pues era, como Buchanan, un «hombre del norte con principios del sur» y consideraba la idea de la adquisición de Cuba por Estados Unidos nada menos que como un «principio fundamental...». El embajador británico en Washington, John Crampton, pensaba que el gobierno había decidido que Estados Unidos «debe tomar Cuba y lo hará».

Los ministros en Londres se devanaban los sesos buscando una salida. Algunos deseaban una política más decidida, actuando con Cuba como Palmerston lo hizo con Brasil, por ejemplo enviando una flota para bloquear La Habana con el fin de poner un final violento a la trata. Lord Malmesbury intentó dar a España la impresión de que si este país rehusaba actuar más enérgicamente contra la trata, Gran Bretaña no lo ayudaría frente al anexionismo norteamericano. Pero esta amenaza no se materializó. Lord John Russell le dijo a Howden en Madrid que «su señoría puede estar segura de que por amistosos que puedan ser hacia España los Consejos de Su Majestad, y por mucho que este país esté interesado en no ver a Cuba en manos de otra potencia... sin embargo... la destrucción de un comercio que lleva a los nativos de África a ser esclavos en Cuba sería una abundante compensación por esta transferencia».[11] Pero siempre podían hacerse aparecer como poco sinceras estas protestas cuando Gran Bretaña importaba cada año más y más azúcar cubano, desde doscientos mil quintales en 1845 a más de ochocientos mil en 1851 y a un millón seiscientos mil en 1854. Entretanto, el general Valentín Cañedo sucedió abruptamente a De la Concha en Cuba. Era hombre sin riqueza ni influencia, y pronto sus relaciones con el cónsul general británico Crawford, y por tanto con Gran Bretaña, se deterioraron aún más que las de O'Donnell. Esta enemistad se debía a un malentendido. Cañedo autorizó a los gobernadores de las provincias a que enviaran funcionarios a las plantaciones para buscar esclavos bozales (o sea, recién traídos de África) y, de ser necesario, incautarse de ellos; Cañedo adoptó la valiente decisión de hacer detener a Julián Zulueta en la fortaleza de la bahía habanera de la Cañada, por haber recibido un cargamento de esclavos traído en el *Lady Suffolk*, aunque luego la justicia dejó en libertad a este millonario «por falta de pruebas». Este nuevo capitán general informó fielmente a su gobierno de que los plantadores, grandes y pequeños, defendían «sin excepción» la trata, y «todos la desean con vehemencia, la protegen y casi la santifican».[12] Pese a estas muestras de seriedad, Gran Bretaña pidió que

se sustituyera a Cañedo y España pidió lo mismo respecto a Crawford. Cañedo recurrió a una curiosa maniobra: envió a Londres, a defenderlo, a su amigo el jovial escritor aragonés Mariano Torrente, autor de una historia de las guerras hispanoamericanas de independencia y director de varios periódicos habaneros; pero fue inútil. Se sacrificó a Cañedo y se le sustituyó apenas un año después de su llegada a Cuba; le sucedió el general Juan de la Pezuela, hasta entonces un liberal reconocido, que era en aquel momento gobernador de Puerto Rico, donde había impedido la reaparición de la trata en una isla que en 1846 tenía una mayoría de población negra o mulata: doscientos dieciséis mil blancos y doscientos veintiséis mil quinientos esclavos y negros libres.

Para Cuba, Pezuela fue un nuevo tipo de capitán general. Nació en Lima, donde su padre fue el penúltimo virrey; era poeta y dramaturgo y su fría traducción de la *Divina Comedia* le valió el apodo de «el Danticida». En La Habana comenzó por negarse a que le sobornaran los tratantes, el primer capitán general que lo hacía desde Valdés. Ordenó incautarse de todos los esclavos introducidos ilegalmente en la isla y trató de hacer detener a los dueños de barcos negreros y a los organizadores de expediciones de la trata. Hizo causa común con monseñor Antonio Claret, ilustrado arzobispo de Santiago, que desde hacía tiempo pedía que se tratara mejor a los esclavos. Pezuela alentó los matrimonios de blancos y negras e hizo planes para una milicia en la que participaran negros libres. Firmó un decreto liberando a todos los emancipados y luego puso en práctica un plan por el cual a aquellos emancipados a los que ya habían asignado a un amo, se lo volvieran a asignar por períodos de un año. Inspiró artículos en el principal periódico habanero, *Diario de la Marina*, pidiendo que en Cuba se aplicara el tratado de España con Gran Bretaña y hablando de las ventajas de la mano de obra libre. Destituyó a los gobernadores de Trinidad y Sancti Spíritus por haber permitido desembarcos de esclavos africanos en sus provincias y esta decisión fue confirmada por Madrid. Como hiciera ya De la Concha, decretó que los funcionarios pudieran entrar en las plantaciones si había rumores de que en ellas trabajaban esclavos clandestinos. Este decreto, de mayo de 1854, también ordenaba la apertura de un registro de esclavos, que se iniciaría después de la siguiente cosecha, lo que en teoría liberaría a todos los esclavos importados ilegalmente que se descubrieran. Los funcionarios perderían su empleo si se negaban a actuar al oír rumores de desembarcos ilegales. Pezuela informó a su gobierno de que estas medidas eran esenciales con el fin de ganarse el apoyo británico contra Estados Unidos. En febrero de 1854 confiscó en el puerto de La Habana el barco norteamericano *Black Warrior*, y detuvo a su capitán, James Bulloch, porque el manifiesto del buque no indicaba todo lo que realmente había a bordo.

Los plantadores calificaron de «africanización» estas medidas de Pezuela. Se reavivaron los viejos odios de los criollos hacia los peninsulares, odios que caracterizaron la vida colonial del imperio

español. Los plantadores creían que Pezuela aboliría la esclavitud misma. Uno, Cristóbal Madán, escribió al presidente norteamericano Pierce pidiéndole que interviniera y salvara la isla de la emancipación inspirada por Gran Bretaña que, afirmaba, el capitán general estaba dispuesto a decretar. Madán se había educado en Estados Unidos y era amigo del hábil y autocrático fiscal general de Pierce, Caleb Cushing. Esta misma inquietud parecía inspirar al cónsul norteamericano, W. H. Robertson, para precipitar una crisis que permitiera una anexión inmediata. Aseguraba a los plantadores que España había aceptado la política británica y que pronto Londres utilizaría su influencia para llenar Cuba de africanos, de modo que la isla se convertiría en «una colonia africana entregada a la barbarie», como dijo el secretario de Estado William Racy en una carta a James Buchanan, embajador norteamericano en Londres, en la que agregaba que esto «por sus consecuencias, sería perjudicial para Estados Unidos». Un agente especial norteamericano en Cuba, Charles Davis, dijo a Marcy que si liberaban a todos los esclavos importados desde 1820, habría una «desastrosa y sangrienta guerra de razas... Si Estados Unidos actuara como espectador pasivo en caso de que se consumaran los planes del gobierno británico, no estaría lejano el tiempo en que habría que actuar y destruir estos perniciosos y peligrosos vecinos».[13] Un tal George Francis Train declaró que Cuba debía verse como un depósito de aluminio del Mississippi: «Lo que Dios ha unido, que ningún hombre lo separe» fue lo que dijo de forma que no dejaba de ser curiosa.[14]

Estas obsesionadas declaraciones explican que Marcy diera instrucciones, el 3 de abril de 1854, a su embajador en Madrid, el tempestuoso Pierre Soulé, de Luisiana, de tratar de comprar Cuba a España por ciento veinte millones de dólares. Si esto resultara imposible, seguía indicando Marcy, «consagre entonces sus esfuerzos a... apartar a esa isla del dominio español y de cualquier dependencia de cualquier potencia europea». Soulé era el hombre adecuado para recibir este mensaje, pues la noche antes de partir de Nueva York hacia Madrid había escuchado con emoción a exiliados cubanos rogarle que «trajera una nueva estrella para brillar en el cielo de la joven América».

Entretanto, el general John Quitman, dos veces gobernador de Mississippi, héroe de la guerra con México, con amigos en el gobierno que le apoyaban tácitamente, empezó a organizar en Nueva Orleans una expedición de caballeros sureños para liberar a Cuba de España y de la terrible amenaza de «africanización», mientras que amigos suyos, como los senadores Stephen Mallory, de Florida, y John Slidell, de Luisiana, trataban de que se derogaran las leyes de neutralidad para que la partida de esa fuerza de aficionados pudiera tener lugar legalmente.

«El Danticida», ocupado en La Habana en una traducción de la *Jerusalén libertada* de Tasso, vacilaba, al enterarse de estos planes, y como ha sucedido a muchos otros intelectuales metidos en política, se vio forzado a retirarse antes de que lo sustituyeran, tras la revolu-

ción española de 1854, pues en Madrid se suponía que, si continuaba la política del capitán general, los plantadores cubanos recibirían con los brazos abiertos a los filibusteros norteamericanos.

Que existía una amenaza norteamericana real lo demostró el Manifiesto de Ostende de octubre de 1854, en el que los embajadores de Estados Unidos en Londres, James Buchanan, en París, John Mason, y en Madrid, Pierre Soulé, declaraban conjuntamente que si España persistía en negarse a vender Cuba, Estados Unidos deberían tomarla por la fuerza, pues si España rechazaba el ofrecimiento de ciento veinte millones de dólares, entonces «estaremos justificados, por toda ley, humana y divina, a arrancársela a España, si poseemos la fuerza para hacerlo».[15]

Esta declaración y los términos entusiastas con que estaba redactada provocaron una fuerte emoción en España y en Cuba, por razones obvias, y también no sólo en los estados esclavistas de Estados Unidos sino asimismo en los estados sin esclavos, cuyos dirigentes políticos veían en Cuba una posible y peligrosa adición a la comunidad esclavista del país.

Para sustituir a Pezuela, De la Concha regresó a La Habana, con instrucciones de hacer lo necesario para impedir la anexión. También tenía órdenes de suprimir la trata, aunque esto era menos importante, pues si sólo podía lucharse contra la anexión haciendo concesiones a los plantadores, habría que aceptarlo. De la Concha permaneció en Cuba cinco años, tiempo que era casi un récord para este cargo.

De la Concha aprendió las lecciones de la inquietante experiencia de Pezuela y decidió que su enfoque de la cuestión de la trata consistiría en pedir que se colgara del cuello de cada esclavo una cédula personal, que podía obtenerse previo pago, es decir, que de hecho era un impuesto. Se supondría que los esclavos sin esta cédula de identificación habían sido importados ilegalmente y que, por tanto, podían declararse libres. Este plan se puso en práctica, finalmente, en julio de 1855, pero fracasó, porque ni los plantadores ni los funcionarios colaboraron, salvo en los casos de yucatecos de México y de *coolies* de China. Desde luego, se podían falsificar las cédulas de identificación, y no se abstuvieron de hacerlo, con lo que De la Concha quedó en ridículo.

Por otro lado, De la Concha se opuso a la inspección de las plantaciones por funcionarios en busca de esclavos importados ilegalmente, y derogó los decretos de Pezuela sobre esto. También abandonó el proyecto de Pezuela de declarar piratería la trata. En lugar de esto, confió en ofrecer sobornos a los confidentes y premios en metálico a los funcionarios que denunciaran buques negreros. De modo que la trata continuó casi con impunidad.[16] En 1853 se desembarcaron entre nueve mil y doce mil esclavos, y en 1854, entre ocho mil y once mil. Zulueta, Pastor y Parejo seguían siendo los tratantes más destacados. También continuó el tráfico con los emancipados, aunque se suponía que había que darles ahora un salario después de sus

cinco años de aprendizaje; nunca podían escoger a su amo, pues se lo asignaban los funcionarios.

Se repetía así lo ocurrido en el pasado reciente. El capitán Baillie Hamilton declaró en Londres que en 1853 detuvo al negrero *Arrogante Emilio* frente a La Habana y encontró a bordo, como esperaba, «una inmensa cantidad de piedras de lastre, vigas y tablones para una cubierta de esclavos, y al examinar el baúl del capitán, lo encontró ingeniosamente provisto de lados falsos... hallaron escondidas cuatrocientas diecinueve onzas mexicanas [de oro] y un mapa con rutas a la ensenada de Benin trazadas en lápiz».[17]

A los buques de guerra españoles —dos fragatas de vela, tres fragatas de vapor, cuatro corbetas de vapor y cuatro bergantines de vela— se les ordenó que controlaran la trata fuera de La Habana. Pero la decisión resultaba en cierto modo esquizofrénica, pues los funcionarios seguían recibiendo gratificaciones de los tratantes por cada esclavo desembarcado. Los burócratas de poca monta habían acabado por considerar los sobornos tan necesarios para su supervivencia como los plantadores a los esclavos para la suya.

Un nuevo primer ministro en Madrid, José Luis Sartorius, conde de San Luis, le dijo a Isabel II en 1854 que deseaba acabar con la trata, pero manteniendo la institución de la esclavitud, y proporcionar mano de obra suficiente a las plantaciones de caña obligando a los esclavos domésticos a trabajar en las plantaciones, y ello estableciendo un nuevo impuesto por los esclavos empleados meramente como criados. Alentaría los matrimonios de esclavos y la inmigración de mexicanos y chinos. Daría libertad inmediata a los emancipados y se llevaría un registro de esclavos. Todo esto agradaría a Gran Bretaña y a la vez impediría la pérdida de Cuba. Pero las piadosas esperanzas de San Luis en Madrid se veían en La Habana como bromas pesadas.

La Habana era ahora no sólo el principal destino de los buques negreros sino su mejor punto de partida, pues ya en 1858 el equipamiento de los mismos se hacía allí, incluso cuando, cosa frecuente, eran de construcción norteamericana.

Pese al despotismo de los capitanes generales, se empezaban a discutir públicamente algunas ideas sobre el futuro. Hubo un plan para importar trabajadores españoles y algunos europeos no españoles, con el fin de hacer más atractivo para los blancos el trabajo tropical en el cultivo del café y el tabaco. Pero nada se hizo sobre este plan ni sobre otros similares. No se conseguía persuadir a los trabajadores blancos de los encantos de trabajar en las plantaciones de caña de los trópicos. Por otro lado, entre 1847 y 1867 se importaron en Cuba doscientos mil chinos, en condiciones similares a la esclavitud, aunque legalmente distintas de ella. Se encargaron de ello conocidas empresas de la trata, entre ellas la de Zulueta. Se firmaban contratos con compañías que traían «voluntarios» desde Hong-Kong y Macao. A cada *coolie* se le pagarían ciento veinticinco pesos, a veces hasta doscientos, a cambio de los cuales debería trabajar cuatro años, un período durante el cual se le podría vender, comprar o

transferir igual que se hacía con los esclavos (éstos costaban hasta seiscientos pesos, en esa época). Pero se les alimentaría y alojaría, por decirlo así. A mediados de los años cincuenta, algunos plantadores preferían los chinos a los esclavos. Un ilustrado rey del azúcar, Juan Poëy, tenía en sus tres plantaciones de Las Cañas, San Martín y Pontífex, cuarenta y cuatro, trescientos cincuenta y ocho y trescientos setenta y nueve chinos respectivamente, junto con cuatrocientos ochenta, cuatrocientos treinta y seis y ochenta y nueve esclavos africanos.

Los chinos eran trabajadores satisfactorios si se les trataba bien, pero en general no se les atendía y los suicidios eran frecuentes. Muchos huían. Estos «mongoles», como se les llamaba absurdamente, tenían la reputación de ser ladrones, homosexuales y rebeldes, y se les acusaba de ser también perezosos e impulsivos. De hecho, se les acusaba de todo y de cualquier cosa. Pero quienes los trataban con comprensión (por ejemplo, Antonio Fernández Criado) obtenían un excelente servicio. Algunos de esos chinos, una vez terminado su tiempo de trabajo, establecieron pequeños comercios en La Habana.

Otra innovación fue la importación de dos mil trabajadores yucatecos de México, contratados nada menos que por Charles Tolmé, cónsul británico antes de Turnbull. Los primeros procedieron de las prisiones a que se les condenó después de la guerra de castas yucateca, que terminó en 1848. Los compraban por veinticinco pesos cada uno y los vendían por cien. Salieron de su país con la promesa de que mejoraría su situación (a la vez que libraban al gobierno mexicano de peligrosos enemigos). Pero no trabajaban bien, los trataban mal y la mayoría murió pronto.

Hubo asimismo planes para importar trabajadores libres africanos con contratos por ocho años, como los chinos, pero los británicos se opusieron al «trabajo africano», como lo hicieran en Brasil y esto pesó mucho. Los propietarios cubanos seguían mostrándose renuentes a aumentar la población esclava alentando la importación de mujeres, pues les parecía que la compra de una esclava, especialmente una esclava embarazada, era un despilfarro de dinero.

El final de la trata brasileña indujo a varios tratantes portugueses que habían prosperado en Río o Bahía a trasladarse a Nueva York con la intención de utilizar su experiencia, obtenida a menudo en África además de Brasil, para dedicarse a la trata con Cuba. El más interesante de estos tratantes era Manoel Basilio da Cunha Reis, que había sido agente en África de una empresa negrera brasileña antes de fundar la suya propia en 1852, la Compañía Portuguesa, en Nueva York, en sociedad con el cónsul portugués César de la Figanière. Se especializaron en obtener para Cuba cargamentos de esclavos de Mozambique. Otros participantes fueron William Manuel Basilio da Cunha y José da Costa Lima Viana, así como el cubano John Alberto Machado y los norteamericanos Benjamin Weinberg y John P.

Weeks. Aunque todo lo referente a esta empresa es confuso (incluso si era tan importante como parecía) se cree que pronto fue absorbida por una compañía española establecida en Nueva York y dirigida por Inocencio Abrantes, de La Habana. Estas dos empresas clandestinas tenían muchos tentáculos en todo el Caribe y varios de sus buques se ocuparon también de comercio legítimo, que de repente abandonaban después de abastecerse y equiparse, pongamos por caso, en México, para dedicarse un tiempo a la trata. Se cree que tenía relaciones con una empresa similar norteamericana, todavía más oscura, que vendía esclavos en Estados Unidos.

Al parecer, la Compañía Portuguesa escogió como sede Nueva York porque, a diferencia de La Habana, esta ciudad tenía un abundante comercio legal con África y en ella los fisgones funcionarios británicos escaseaban, los buques de la compañía eran de construcción americana y en el puerto neoyorquino tantos barcos cambiaban de propietario que la Compañía atrajo poca atención. La compañía poseía por lo menos doce navíos y acaso más. El primero, el *Advance*, partió de Nueva York rumbo a África el 18 de septiembre de 1852.

El propósito era servir el mercado cubano y hubo poco comercio con Estados Unidos. Incluso la puerta de entrada texana se había cerrado cuando este estado ingresó en la Unión en 1845. El capitán Denman declaró en una investigación británica en 1843: «No tengo razones para creer que exista allí comercio con esclavos, salvo desde un extremo de la costa al otro. Creo que no se introducen nuevos esclavos.»[18]

Pero a finales de los años cincuenta parece que se reanimó algo la trata transatlántica a Norteamérica. Richard Drake, en su ya citado y escasamente fiable informe, hablaba de un depósito de esclavos en una de las islas de la Bahía, frente a Honduras, para recibir esclavos de África e infiltrarlos poco a poco a través de Texas, Luisiana o Florida. Las cartas de Charles Lamar sugieren cómo se llevaba a cabo esta trata a mitad del siglo. Lamar, perteneciente a una conocida familia hugonote de Savannah, sobrino de Mirabeau Lamar, segundo presidente de Texas, fue, según la *North American Review*, «un caballero sureño muy como es debido», pero el autor anónimo de este artículo añadía irónicamente que «poseía justo lo bastante del espíritu emprendedor y la frugalidad yanquis para que resultara humano». Al parecer, Lamar entró en la trata en 1857, comprando esclavos primero en Cuba, luego directamente en África. Se dice que uno de sus buques, el *E. A. Rawlins*, desembarcó esclavos en 1857 en numerosos puntos. Como a tantos antes que él, le seducía la perspectiva de un beneficio de más del ciento por ciento. Creía que un viaje podía estimarse más o menos así:

Costo de la expedición:	$300000
1200 negros a $650	$780000
Descontar el costo	$300000
Beneficio neto y vapor	$480000[19]

Aunque era evidente que a Lamar le atraían los beneficios, parece que le animaba también una obsesión ideológica sobre la necesidad de alentar la trata internacional. De todos modos, se ha sugerido que el relato de Lamar fue una falsificación para desacreditar a un primo suyo, Lucius Lamar, ministro del Interior con el presidente Cleveland.

Eludir la patrulla naval norteamericana era tarea fácil. El diplomático inglés John Crampton informaba desde Washington en 1853: «Los oficiales de Estados Unidos se muestran celosos en capturar negreros, pero la fuerza [naval] es tan reducida, especialmente ahora que han enviado la mayor parte al Japón [con Matthew Perry], que poco se hace.» Y agregaba sensatamente que «la dificultad en conseguir que los tribunales del Almirantazgo condenen a los negreros cuando se les captura y se les lleva a puertos americanos constituye otro aliciente para los negreros». Crampton señalaba también otra debilidad: la dificultad de conseguir condenas era, al parecer, «mucho mayor en los estados del norte, que profesan el abolicionismo, que en el sur, donde existe la esclavitud». Los constructores de barcos del norte estaban interesados en la prosperidad de la trata, a la cual, según el diplomático, todavía proporcionaban «la mayor parte de los buques, cualquiera que sea la bandera bajo la cual después navegan».[20] Había otras razones para que Estados Unidos no se mostrara activo, aparte de la inquietud por los perjuicios económicos y la renuencia constante a aceptar la superioridad naval británica. Veamos, a este respecto, el caso del *Martha*. El barco de la patrulla norteamericana *Perry*, bautizado en recuerdo del héroe del lago Erie, hermano de Matthew Perry, llegó a Ambriz, en Angola, el 5 de junio de 1850, para unirse al buque de su comodoro, el *John Adams*. Se encontró con que éste se había marchado a Luanda. En ruta hacia este puerto, vio un gran barco, el *Martha*, de Nueva York, anclado frente a la costa, y se le acercó. Hasta entonces, el *Perry* no había izado su bandera, pero entonces lo hizo. El capitán del *Martha* advirtió que se trataba de un barco crucero norteamericano e inmediatamente izó la bandera brasileña y arrojó por la borda su pupitre, que contenía las instrucciones escritas recibidas de los dueños del buque. El teniente Rush, del *Perry*, abordó el *Martha*, pero un portugués insistió en que él era el capitán, mas se recuperó el pupitre del capitán y un norteamericano, vestido de marinero, fue identificado como el auténtico capitán. Más tarde reconoció que de no haber sido interrumpido, habría embarcado aquella noche a mil ochocientos esclavos. Escoltaron el *Martha* hasta Nueva York, donde se representó una verdadera farsa. Se dejó libre al capitán con una fianza de tres mil dólares, que inmediatamente abonó para desaparecer.

Con todo, la armada norteamericana consiguió algunos éxitos, en la sexta década, en relación con la trata con Cuba. En 1853-1854, el comandante Isaac Mayo, en el *Constitutional*, capturó la goleta *Gambrill* cuando estaba a punto de embarcar esclavos, pero dejó en libertad a toda la tripulación, excepto a dos, porque no deseaba que le pu-

sieran un proceso. En 1854, de nuevo frente a Ambriz, el teniente Richard Page, en el *Perry*, capturó el negrero *Glamorgan*, cuyo capitán, Charles Kehrman, trató de escapar izando una bandera británica. Page envió a Kehrman a que le juzgaran en Boston, pero dejó en libertad al sobrecargo portugués, acto de generosidad por el cual se le procesó. En noviembre del mismo año, el fiscal del distrito de Nueva York, John McKeon, acusó a James Smith, capitán del *Julia Moulton*, de Nueva York, propiedad de un cubano, un tal Lamos, que había llevado seiscientos cuarenta y cinco esclavos desde Ambriz hasta el puerto cubano de Trinidad. Smith afirmó que era en realidad alemán, Julius Schmidt de Bederkesa, en Hannover, y que nunca adquirió la nacionalidad norteamericana. De todos modos, le consideraron culpable de comerciar con esclavos; fue el primer condenado por este cargo. Pero el juicio se anuló por supuestos errores técnicos y tras muchas complicaciones jurídicas, Smith-Schmidt estuvo encarcelado sólo treinta y dos meses.

En la sexta década se decidió que se realizarían patrullas conjuntas de buques británicos y norteamericanos. Pero esta decisión fue «desde el comienzo y en espíritu, muerta... Los buques insignia de las flotas americana y británica se encontraron una sola vez durante los años 1855, 1856 y parte de 1857, y fue en el mar, a cuatro kilómetros de distancia uno de otro; se saludaron con señales y por este medio sostuvieron la siguiente conversación: «¿algo que comunicar?» para recibir la inexacta respuesta de «Nada que comunicar».[21]

El año 1857 fue, en general, bueno para interceptar negreros. El patrullero británico *Prometheus* alcanzó al bergantín norteamericano *Adams Gray*, completamente equipado para esclavos, con veinte mil dólares en efectivo a bordo. En ese año, los británicos capturaron veintiún barcos negreros, al tiempo que las patrullas navales norteamericanas, españolas y hasta portuguesas capturaron seis más. A partir de entonces, los británicos contaron con los servicios de un espía eficiente, un corredor de barcos cubano, Manuel Fortunat, homólogo de los que Palmerston había tenido en Río. Proporcionó mucha información al consulado británico en Nueva York. Fue esto lo que probablemente llevó al comandante inglés en la costa africana, comodoro Wise, a creer que, pese a todo, la trata con Cuba seguía creciendo: «Se pueden obtener esclavos por miles; los nativos venden a sus hijos y el comercio en esclavos destruye rápidamente el comercio legal. Estos malos efectos», agregaba, «son producto de la vergonzosa prostitución de la bandera americana, pues sólo bajo ella se lleva a cabo ahora la trata... De veintitrés buques que se dice que han escapado, once fueron visitados repetidamente por las patrullas de Su Majestad, pero, aunque se sabía que eran negreros, hubo que dejarlos porque eran barcos americanos *bona fide*. Si tuviéramos un tratado con Estados Unidos, habríamos capturado cada uno de estos

barcos... El año pasado, los barcos negreros fueron (en la mayoría de los casos) capturados porque sus capitanes no recurrieron a la protección de la bandera americana, pero ahora los negreros americanos llegan y navegan con casi tanta impunidad como si estuvieran consagrados al comercio legal».[22]

Por la misma época, el comandante Moresby, de la flota británica de África occidental, capturó el *Panchita* y lo envió a Nueva York. El embajador norteamericano en Londres protestó y declaró con firmeza que «la cuestión de si el viaje del buque era de la trata no tiene relación con la violación de un derecho de soberanía».[23] El ministro de Exteriores británico, lord Palmerston, reconoció que Moresby había cometido un error, pero señaló las dificultades con que tenía que enfrentarse el capitán en el cometido de su misión.

Palmerston tenía sus propias dificultades. Terminada ya la guerra de Crimea, la opinión pública británica volvía a prestar atención a un asunto que había frustrado a dos generaciones de políticos. El *Times* del 15 de mayo de 1857 se declaraba favorable a un bloqueo de los puertos cubanos. Dos meses después, la Cámara de los Comunes exhortaba al gobierno a hacer cuanto pudiera para terminar con la trata, y muchos diputados pidieron que España la declarase piratería. Charles Buxton repitió todos los viejos argumentos con una energía que podría llevar a pensar que se trataba de un tema nuevo; las perspectivas de un comercio pacífico con África eran mejores que nunca, pues se podría cultivar allí a gran escala el algodón y ¿por qué no pedir a la armada que hiciera en las aguas cubanas, como sugería el *Times*, lo que había hecho con tanto éxito en aguas brasileñas? Palmerston replicó con una defensa de su política de inactividad, que hubiera podido sorprenderle tal como era él mismo veinte años antes: España, dijo sin gran convicción, tenía con Gran Bretaña un tratado diferente del que ésta tenía con Brasil.[24]

En estas circunstancias, cuando parecía que no sucedería nada capaz de afectar la trata con Cuba, una cañonera británica capturó, en abril de 1858, el barco *Cortez* cuando acababa de salir de la bahía de La Habana, y empezó a acosar a otros buques en aguas cubanas. A finales de mayo, los oficiales británicos habían abordado ciento dieciséis navíos, de los cuales sesenta y uno estaban registrados en Estados Unidos. Un capitán abordó no menos de once barcos mercantes sólo en el pequeño puerto cubano de Sagua la Grande. Este hecho se sintió más como un insulto a Estados Unidos que las acciones esporádicas en la costa africana. En este asunto, los estados del norte y del sur estuvieron de acuerdo por una vez, y no sólo el veterano anglófobo Lewis Cass, que era secretario de Estado, a sus setenta años, del presidente Buchanan, sino el Senado mismo reclamaron una actitud firme. El senador James Henry Hammond, de Carolina del Sur, dijo: «Tenemos justa y amplia causa para la guerra, pues hemos recibido un flagrante insulto.»[25] Hasta el senador Stephen Douglas, de Illinois, sugirió que se capturara un barco británico y que se considerara responsable a su tripulación. El estado de

ánimo era tan tenso que el embajador británico en Washington, lord Napier, aconsejó prudente pero nada heroicamente al comandante en jefe de la flota británica en América, sir Houston Stewart, que suspendiera toda nueva operación.

Con la afortunada ausencia del telégrafo internacional, esta capitulación tardó cierto tiempo en ser comunicada a los capitanes británicos en aguas cubanas, y así ocurrieron algunos nuevos incidentes. Sir Houston Stewart había iniciado su carrera naval bajo el mando del brillante lord Cochrane y sabía, por tanto, la importancia de la audacia, la imaginación y el valor en cuestiones navales. Incluso cuando los capitanes británicos supieron que no podían abordar y registrar los barcos norteamericanos, siguieron creyendo que podían abordar buques que ondeaban la bandera norteamericana sin tener derecho a ello. La cuestión de cuándo un barco podía o no podía registrarse era, pues, como dice un historiador del derecho de registro, «ni más ni menos que una cuestión de adivinanza».[26]

La actividad de los barcos norteamericanos que llevaban esclavos a Cuba, en aquellos años, sugirió a muchos, en el cada vez más vociferante sur, que debía reanudarse oficialmente la trata en Estados Unidos. La idea no era nueva, pues la había propuesto ya en 1839 el *Courier* de Nueva Orleans, pero no fue sino hasta 1853 que Leonidas Spratt, director del *Standard* de Charleston, inició una campaña sistemática para la reanudación de la trata, a la que hizo coro Robert Barnwell Rhett en el *Mercury* de la misma ciudad. La acción de Charles Lamar no pasó desapercibida. En 1856 el gobernador de Carolina del Sur, James Hopkins Adams, también pidió la reanudación legal de la trata. En marzo de 1858 el Congreso de Luisiana pidió la importación de dos mil quinientos africanos como aprendices, pero el Senado de este estado no participó en la petición. El mismo año, William Lowdnes Yancey, líder secesionista de la Liga de Sureños Unidos, de Montgomery, en Alabama, que había sido senador, preguntó, no sin cierta lógica, «si se pueden comprar legalmente esclavos en Virginia y llevarlos a Nueva Orleans, ¿por qué no es legal comprarlos en Cuba, Brasil y África?». Jefferson Davis afirmó, en esta ocasión, que era contrario a la reanudación de la trata africana porque pensaba que tendría como consecuencia arruinar a Mississippi y para él «el interés de Mississippi y no el de África dicta mi conclusión». Negó con energía que tuviera ninguna relación con quienes para referirse a la trata «emplean la palabrería del pecado y de la humanidad». En 1859 se dijeron cosas similares en el Congreso Comercial del Sur, en Vicksburg, en Mississippi; Henry Stuart Foote, un liberal ex gobernador del estado (que más adelante dimitió del Congreso Confederado cuando Jefferson Davis rechazó las propuestas de paz de Lincoln y que luego se hizo unionista o partidario del norte en la guerra civil) escribió que «se escuchó con gran atención y se aplaudió rabiosamente un brillante discurso en favor de la reanudación de la importación de esclavos. A los que nos opusimos nos miraban como traidores a los intereses del sur». En la prensa sureña aumentaba el

apoyo a la idea. Así, el *New Orleans Delta* afirmaba que quienes votaron a favor de la trata eran hombres cuyos nombres «serían venerados por la resuelta manera con que se manifestaron sin vacilar en defensa de los principios, de la verdad y la consistencia, así como de los intereses vitales del sur».[27]

Si el sur hubiese ganado la guerra civil, la trata se habría reanudado. La demanda de las plantaciones de algodón habría sido interminable: la cosecha de cinco millones de balas en 1860 era casi el doble de la de diez años antes y cinco veces la de 1830.

El caso más famoso, en esos años inmediatamente anteriores a la guerra civil, fue el del *Wanderer*, un buque rápido que partió para África en noviembre de 1858, y del que se dijo: «creeríase que vuela y no que navega». Samuel Eliot Morison escribió sobre este tipo de clíper en términos líricos que «esos barcos fueron construidos con madera en los astilleros desde Rockland en Maine hasta Baltimore. Sus arquitectos, como poetas que transmutan en canto el mensaje de la naturaleza, obedecían a lo que el viento y las olas les enseñaron, para crear el más noble de todos los buques de vela y la más hermosa creación del hombre en América... Eran nuestras catedrales góticas, nuestro Partenón».[28] Pero muchas de estas joyas se empleaban en la trata cubana y una, por lo menos, en la norteamericana.

En los años cincuenta, en el sur corrían muchos rumores de que se habían introducido esclavos. Se dio el caso ya citado del barco de Charles Lamar, el *E. A. Rawlins*. Mucha gente conocía a gente cuyos amigos afirmaban que en Georgia o Carolina del Sur habían visto un grupo de esclavos llegados directamente de África. Pero el único caso probado de esta época fue el de la goleta *Wanderer*, de treinta metros de eslora en la quilla, de treinta y seis en cubierta, este hermoso buque fue construido en Brookhaven, en Nueva York, en el invierno de 1856-1857 para el coronel John Johnson, que había ganado mucho dinero en una plantación de caña cercana a Nueva Orleans. Vendió el buque a un grupo de caballeros sureños, entre los que estaban el capitán William Corrie, miembro del club de yates de Nueva York, y Charles Lamar, que, como se indicó antes, pertenecía a una conocida familia de Savannah con inversiones en algodón, banca y transporte marítimo.

El buque se equipó en Port Jefferson, en Long Island, donde se le introdujeron ciertas modificaciones y se le agregaron esos grandes tanques de agua que sugerían a todos los navegantes informados que el barco estaba destinado a traer esclavos desde África. Pero se conservaron los lujos que permitían seguir llamándole yate: espejos, vitrinas de satén, biblioteca, cuadros y «alfombras de Bruselas», así como cortinas de damasco.

El buque se dirigió a Charleston, de donde partió hacia Trinidad, llevando a Corrie, pero al mando de un tal capitán Semmes. En Puerto España se cambiaron saludos afectuosos con el gobernador y otras autoridades británicas, y luego emprendió ruta, teóricamente, a Santa Helena, aunque en realidad hacia el río Congo, en cuyo es-

tuario lo encontró el barco de guerra británico *Medusa*. Ondeaba a la vez la bandera de Estados Unidos y el estandarte del club de yates de Nueva York. El capitán inglés comió con algunos de sus oficiales a bordo del *Wanderer*. El capitán Egbert Farnham, que se había unido al buque como sobrecargo y que antaño fue uno de los filibusteros de William Walker, recientemente ejecutado tras una aventura en Nicaragua, preguntó en broma a los británicos si les gustaría inspeccionar el barco para ver si estaba equipado para esclavos. Los oficiales británicos se echaron a reír; la idea de que un buque tan suntuoso y con aquellos caballeros a bordo pudiera caer tan bajo les parecía descabellada. Se marcharon después de la comida y el *Wanderer* se dirigió por su parte a una cita preparada de antemano, donde recogió a cuatrocientos nueve esclavos de entre trece y dieciocho años de edad.

El barco norteamericano no se encontró con ninguna intervención naval pues «a pesar de que... el río Congo es el gran mercado de esclavos al que acuden los barcos norteamericanos», según informaba en 1859 el comisario británico en Luanda «ningún crucero de Estados Unidos ha entrado en el río desde hace seis meses».

El *Wanderer* regresó a Georgia hacia el 1 de diciembre. Dejó en el mar, muertos, entre setenta y ochenta esclavos y desembarcó en botes pequeños su cargamento de unos trescientos veinticinco en la isla de Jekyll, frente a Brunswick, en Georgia. Un marinero local informó de que «algunos de ellos parecían enfermos, pero la mayoría estaba animada». Un barco de vapor de Lamar, el *Lamar*, se llevó a la mayor parte río Saltilla arriba, hacia su plantación de Duigbonon; otros fueron conducidos a la misma ciudad de Savannah. Pero durante los meses siguientes en el sur se habló mucho de estos esclavos, mucha gente decía haberlos visto, que a algunos los llevaron en tren a Nueva Orleans. Se acabó sabiendo la verdad de lo ocurrido: habían confiscado el barco, en Brunswick, en diciembre y varios de sus dueños, entre ellos Corrie, fueron detenidos. Lamar estaba furioso: «Distribuí los negros lo mejor que pude», escribió, «pero las cosas están endiabladamente mal, no hay seguridad de nada... Han requisado el yate. Tienen a los pilotos y los marineros para atestiguar... Seguro que se perderá, ya no digamos los negros. El doctor Hazelhurst ha declarado que atendió a los negros y jura que eran africanos de reciente importación... Hay que sobornar a todos esos hombres... Se me ha de pagar por mi tiempo, molestias y mis adelantos».[29]

Pronto acusaron a Lamar de comerciar con esclavos y de otros delitos. Pero en el verano de 1860 era fácil para un Lamar conseguir que lo absolviera un tribunal de Savannah. Egbert Farnham también eludió una condena porque los votos de su jurado quedaron empatados. El barco se vendió en subasta pública y Lamar lo compró por una cuarta parte de su valor. Parece que se vendieron la mayor parte de los esclavos por entre seiscientos y setecientos dólares, y hasta mil por cabeza, y en Alabama se dijo que algunos se pagaron hasta a mil seiscientos y mil setecientos dólares. El capitán Semmes salió poco después hacia China, a buscar «*coolies*, que se pagan en Cuba a tres-

cientos cuarenta o trescientos cincuenta dólares por cabeza, y que cuestan unos doce dólares y el pasaje». Naturalmente, la embajada británica estaba informada y el embajador, lord Napier, consideró, con cierto optimismo, que lo sucedido «ha tenido por efecto despertar al gobierno americano a la conciencia de su vergonzosa posición respecto al abuso de la bandera americana en la costa de África».[30] Cabe señalar que el *Wanderer* hizo otro viaje a Dahomey, quizá con la connivencia de Charles Lamar, capitaneado por D. S. Martin. Pero los tripulantes se rebelaron y dejaron al capitán en un bote de remos frente a las islas Canarias. Corrie estuvo encarcelado un tiempo y lo expulsaron de Club de Yates de Nueva York, pero parece que éste fue el único golpe a la reputación que sufrió la imaginativa pandilla de infractores de la ley de Lamar.

36. CUBA, EL CENTINELA AVANZADO

> Cuba... el centinela avanzado de nuestros intereses en el Nuevo Mundo.
>
> Capitán general de Cuba,
> DOMINGO DULCE, 1859

En 1860 los plantadores de Cuba sabían que servían a una importante empresa internacional, pues para entonces producían más de un cuarto del azúcar que se consumía en el mundo. Las Antillas españolas suministraban una quinta parte del mercado británico y dos tercios del de Estados Unidos. Se entiende, pues, que los gobiernos españoles no quisieran hacer nada que pusiera en peligro los ingresos que proporcionaba esta eminente sustancia dulce o que provocara a los plantadores a rebelarse.

Sin embargo, había quienes no estaban dispuestos a aceptar la serena indiferencia ante la crueldad que acarreaba la dependencia de la esclavitud. Así, en 1860 el tenaz liberal inglés lord John Russell, de nuevo ministro de Exteriores en un gobierno presidido por Palmerston, propuso la celebración de una conferencia de las principales potencias, o sea, España, Gran Bretaña, Francia, Estados Unidos, Portugal y Brasil, con el fin de poner fin a «un creciente tráfico [de esclavos] y asegurar su abolición total». Tenía entendido, es de suponer que gracias a los informes de su agente secreto, que ochenta y cinco buques se habían equipado para la trata en los últimos ocho meses y veintiséis de ellos habían desembarcado, por sí solos, entre doce mil y quince mil esclavos en Cuba.[1]

Probablemente influyeran en Russell los indicios del creciente apoyo en las Indias occidentales a la idea de que Estados Unidos se anexionara Cuba. Los plantadores antillanos se sentían desilusionados por la ambigüedad británica hacia la esclavitud al comprar azúcar cubano y a la vez insistir en poner fin a la trata. En 1849 Robert Baird había escrito que creía que «Cuba sería mucho mejor cliente de Inglaterra en manos de hermanos emprendedores del Nuevo Mundo de lo que lo es en manos de España». Otros en Jamaica opinaban lo mismo.

El secretario de Estado norteamericano Lewis Cass habló de la propuesta de Russell con Tassara, embajador hispano en Washington. Por entonces las conferencias no poseían el encanto automático para los políticos que poseen en el siglo XX. Cass estaba seguro de que Gran Bretaña defendería su derecho de inspeccionar los buques extranjeros, y ni él ni Tassara creían que la trata estuviese aumentando. «En esta política de los ingleses, hay algo de fanático interés propio»,

comentó.[2] Con el tácito apoyo de Estados Unidos, España también rechazó la propuesta de Russell, so pretexto de que otras potencias no tenían por qué hablar de asuntos que no competían más que a Inglaterra y a España.

Cass sabía que habían fracasado los esfuerzos de impedir la trata a raíz del tratado Webster-Ashburton, pero creía que los capitanes norteamericanos sólo destruían su documentación por las injustificables amenazas de los capitanes británicos. Buscó todos los argumentos posibles para defender a su país y en septiembre de 1860 estaba dispuesto a declarar que éste se encontraba ya en «la feliz situación de no tener ningún objeto de preocupación que pudiera atraer el cuidado filantrópico y la simpatía del gobierno y del pueblo [británicos], de modo que al no tener hacia dónde dirigir su benévola energía en su propio país, deben necesariamente intentar hacerlo en otros países menos bienaventurados...».[3]

En esos meses previos a la guerra civil, todos en Estados Unidos pensaban en Cuba. En 1860, el ministro de Marina Isaac Toucey insistió en que su ministerio perseguía activamente a los negreros (alarde que desde fines de los años cincuenta empezaba a tener fundamento) y añadió, en su informe al Congreso, que «Cuba es el único mercado [legal] del mundo abierto a este comercio [internacional]... Si Cuba se sometiera a la Constitución de Estados Unidos mediante la anexión, la trata se suprimiría efectivamente».[4] Esto era cierto, pero si Cuba se hubiese convertido en estado de la Unión, ya no habría sido ilegal venderle esclavos nacidos en Estados Unidos y habría podido vender sus esclavos a la Confederación del Sur.

Entretanto, en Nueva York todavía se practicaba la trata ilegal, si bien es poco probable que algún esclavo hubiese seguido a los del *Wanderer* que se quedaron en la Unión, pues todos iban destinados a Cuba. En 1856 el ayudante del jefe de policía de Nueva York declaró que «nunca se ha perseguido con mayor ahínco que ahora [el equipamiento de los negreros]. La ocasional interposición de las autoridades legales no influye en su supresión. Es raro que no se puedan señalar uno o más buques en el muelle, sobre los cuales existan pruebas de que se dedican o se han dedicado a la trata [con Cuba]».[5] El cónsul británico en Nueva York informó de que de ciento setenta expediciones negreras, presumiblemente hacia Cuba, equipadas en los tres años anteriores a 1862, se sabía o se sospechaba que setenta y cuatro habían zarpado de Nueva York. En el verano de 1859, por ejemplo, la bricbarca *Emily* puso velas en Nueva York, con todo el equipo necesario para un buque negrero: cuatro mil quinientos metros de leña, ciento tres toneles de agua dulce; cien barriles de arroz; veinticinco, de bacalao; veinte, de cerdo y cincuenta de pan; ciento cincuenta cajas de arenque; dos calderas; diez docenas de cubos y dos cajas de medicinas. El comandante de la armada John Calhoun, en el *Portsmouth*, la mandó de vuelta a Nueva York con una guardia de presa. Pero la causa se desestimó. Luego hubo el caso del *Orion*, al mando del capitán John E. Hanna, de cuatrocientas cincuenta tone-

ladas, propiedad de Harrison S. Vinning, un mercader que no parece haberse dedicado mucho a la trata. Iba a La Habana con ochocientos ochenta y ocho cautivos; el *Pluto* de la armada británica lo capturó en las costas de África y le mandó de vuelta a Estados Unidos con una escolta. Pese a los habituales problemas entre Norteamérica y Gran Bretaña, le condenó el juez Nathan Hall, un honesto y austero juez, que en su mejor momento había sido director de Correos durante la presidencia de Millard Fillmore. Mientras el ministro de Marina Isaac Toucey exhortaba al comodoro Inman, el perezoso comandante norteamericano de la flota de África occidental, a «redoblar esfuerzos», el agente especial de Estados Unidos Benjamin Slocomb encontró lo que describió como pruebas de una empresa dedicada a la trata, con sucursales en Mobile (Alabama), Nashville (Tennessee) y Nueva Orleans, administrada por el «coronel» John Newman, de Tuckpaw River, en Luisiana. Tenía por objetivo disponer de esclavos africanos de diversas fuentes, incluyendo algunos comprados por el *Wanderer*, otros adquiridos en Cuba y otros secuestrados en las Bahamas. Pero resultó que Newman era un mentiroso y Slocomb acabó por asegurar al ministro del Interior Jacob Thompson que, pese a los rumores, la única expedición de la trata que hubiese zarpado de Estados Unidos en esos años era la del *Wanderer*. No obstante, seguían corriendo habladurías acerca del comercio con esclavos y a menudo se mencionaban grandes empresas secretas con sede en Nueva York. El caso del *Clotilde*, que en julio de 1859 supuestamente desembarcó ciento dieciséis esclavos en Carolina del Sur, puede haber sido un engaño, a pesar de que numerosos historiadores, entre ellos el gran Bancroft, afirman lo contrario.[6]

Con todo, el senador Stephen Douglas, líder de los demócratas, creía que ese año quince mil esclavos habían sido desembarcados en Estados Unidos por norteamericanos; afirmaba haber visto trescientos en un corral en Vicksburg, en Mississippi, y algunos en Memphis, en Tennessee. Parece posible que en 1859 se equiparan, sólo en Nueva York, ochenta y cinco buques negreros con capacidad para entre treinta mil y sesenta mil esclavos, para los mercados de Cuba. Sin importar cuántos se transportaron, se vendieron al elevado precio de más de mil dólares por cabeza, y más si los cautivos sabían de agricultura o hablaban español. Era tal la ganancia que al capitán del buque neoyorquino *Sultana* le convenía quemar el buque después de dejar mil africanos en el norte de Cuba en lugar de arriesgarse a que lo capturaran; después de todo, los tripulantes podían alegar que eran náufragos. Al parecer, los problemas no hacían sino internacionalizar los esfuerzos de los negreros. En 1857 los británicos habían firmado ya un mínimo de cuarenta y cinco acuerdos contra la trata en la costa occidental de África y, sin embargo, la trata continuaba. A finales de los años cincuenta se formó en Cuba una nueva compañía, cuyos agentes se encontraban tanto en Mozambique como en Nueva York; sus tripulantes eran españoles y portugueses y entre sus navíos había buques de vapor construidos en el puerto inglés de Hartlepool.

Haciendo gala de cierta imaginación, el *Continental Monthly* informó de que «el número de personas dedicadas a la trata y la cantidad de capital invertido en ella exceden nuestra capacidad de calcular. La ciudad de Nueva York ha sido, hasta hace poco, el principal puerto del mundo para este infame comercio, si bien las ciudades de Boston y Portland [en Maine] la siguen de cerca... Los tratantes... aportaron mucho a la riqueza de nuestra metrópoli comercial; contribuyeron liberalmente a las finanzas de nuestra organización política y casi agotaron sus cuentas bancarias para ganar las elecciones en Nueva Jersey, Pennsylvania y Connecticut».[7] No obstante, tras varias capturas, el centro de la trata cambió de sede; se decía que en aquellos años algunos buques salían hasta de Wilmington, en Delaware, donde con toda probabilidad se equipó el *Mary Francis* de John A. Machado; de Liverpool, en Inglaterra, y, por supuesto, de La Habana. La acusación contra Liverpool se debe a la presencia del bergantín *Lily*, que salió de ese puerto en 1852 con un cargamento de ron y pólvora. Se decía también que algunos barcos de Cardiff arrojaban al mar su cargamento de carbón en cuanto se alejaban de la vista de Gales y se dirigían al sur, hacia los lucrativos puertos del África tropical.

A finales de 1859 el presidente James Buchanan, bien dispuesto hacia Inglaterra pues había sido feliz a la cabeza de la legación norteamericana en Londres durante la guerra de Crimea, adoptó dos medidas decisivas en la campaña contra la trata. Primero, permitió que se añadieran a la flota de África cuatro barcos de vapor privados, que la armada norteamericana había juntado para una fallida acción contra Paraguay, y cambió el cuartel general que la flota había ocupado durante veinte años en las remotas islas de Cabo Verde por el del centro de la trata en Angola. En segundo lugar, apostó por primera vez cuatro barcos de vapor frente a las costas de Cuba. La importancia de esta medida se desprende del hecho de que en julio de 1860 el teniente Stanley del *Wyandotte* informó de que tres personas distintas le habían ofrecido veinticinco mil dólares a cambio de no patrullar ciertos puertos cubanos en ciertos momentos.

El alcance de estas medidas resulta evidente cuando se tiene en cuenta que en 1860 la flota de la armada norteamericana capturó ocho buques negreros, con más de cuatro mil esclavos mientras que entre 1841 y 1859 sólo detuvo dos buques con esclavos, aunque sí abordó numerosos barcos sospechosos. En la costa de Angola, el *San Jacinto* capturó los neoyorquinos *Storm King* y *Bonito*, que iban ambos a Cuba con seiscientos diecinueve y setecientos cincuenta esclavos, respectivamente. El *Storm King* huyó de los oficiales de la policía federal y el jefe de policía de Nueva York reconoció más tarde que había aceptado un soborno de mil quinientos dólares por dejarlo escapar. En Cuba, el barco de vapor *Mohawk*, al mando del teniente T. A. Craven, detuvo el *Wildfire*; Craven detuvo también la bricbarca

Mary J. Kimball y el bergantín *Toccoa* —este último propiedad de Anthony Horta, pero alquilado a Galdis & Nenniger de La Habana—, ambos con La Habana por destino; los llevó a Key West, donde el juez William Marvin declaró que, basándose en las pruebas circunstanciales, el *Toccoa* era negrero, y desafió a Horta a que probara que no lo era. Horta lo consiguió y el barco cruzó de inmediato el océano; el *Neptuno* de la armada española lo capturó posteriormente con seiscientos veintisiete esclavos a bordo. En el viejo canal de las Bahamas, el teniente John Maffitt del *Crusader* capturó el *Bogotá* con cuatrocientos esclavos. (Siempre recordaría que los esclavos rompieron las portañolas gritando y cantando.) Más tarde, capturó el bergantín *Joven Antonio*, en el que encontró todo dispuesto para la trata; lo llevó a Key West, donde José Colón, de Cárdenas, lo reclamó. Finalmente, en el *Constellation*, el comodoro Inman, comandante de la flota norteamericana, capturó el *Cora* a dos días de navegación de Sagua la Grande, en Cuba, con doscientos cinco esclavos.

A pesar de estos triunfos menores de la armada norteamericana, la trata siguió prosperando en Cuba. En 1859 salieron de Cuba y Estados Unidos hacia África más expediciones negreras que en cualquier año desde 1820. Entre 1859 y 1861 quizá se hicieran en Nueva York arreglos para unos ciento setenta viajes con destino a Cuba; el cónsul de Estados Unidos en La Habana, Robert Shufeldt, un veterano de las flotas en África y Brasil, un hombre gigantesco y gran diplomático, informaría en 1863 de que «por muy humillante que sea la confesión... nueve de cada diez buques dedicados a la trata son norteamericanos».[8] Según los británicos, entre 1859 y 1861 se importaron en Cuba casi ochenta mil esclavos. Costaban mil dólares cada uno, de modo que sólo los muy ricos podían comprarlos, pero en la isla cada vez había más ricos. Nada parecía indicar que la situación cambiaría. El volumen de los barcos de vapor de Julián Zulueta no dejaba de crecer, y uno de ellos transportó mil quinientos cautivos en 1860. Thomas Wilson, un mercader británico en La Habana, creía que «el único remedio consiste en apoyar a los norteamericanos en la compra de la isla».[9] En 1861 Joseph Crawford, que había cumplido veinte años como cónsul general británico en La Habana, escribió a Palmerston que no se veía en el gobierno español o en sus funcionarios la voluntad de hacer cumplir las cláusulas del tratado que abolía la trata. Creía, por tanto, que «hemos de abandonar nuestro empeño de persuadir a España para que ponga fin a la trata... y adoptar de inmediato medidas de lo más enérgicas para obligarla a respetarlo».[10] Aquel mismo mes, en un excelente discurso ante la Cámara de los Comunes, Palmerston comentó que «la conducta de España [con respecto a la trata] sería una causa justa para declararle la guerra si hubiésemos considerado adecuado aprovecharla». Este debate se centraba en la moción presentada por Stephen Cave (cuyo interés en el tema podría deberse a que era de Bristol), en el sentido de que habían fallado los medios elegidos por el gobierno para suprimir la trata; pronunció uno de los discursos más

antiespañoles que se hubiesen oído en la Cámara de los Comunes; según él, España «disfruta de preeminencia para la barbarie en los oscuros anales del Nuevo Mundo...».[11]

En una conferencia celebrada en junio de 1861 en la casa londinense de lord Brougham, la Sociedad Antiesclavista Británica y Extranjera no parecía dispuesta a abandonar su pacifismo para apoyar a lord Palmerston. La guerra no podía ser la respuesta acertada.

Parte de la solución consistía en una enérgica actuación jurídica norteamericana y ahora, por primera vez, parecía que la habría. En agosto de 1860 el comandante Sylvester Gordon, en el *San Jacinto* de la armada, detuvo el *Erie* al mando de su tocayo Nathaniel Gordon, al norte de Cabinda, con novecientos esclavos. De Nathaniel Gordon se decía que había llevado a cabo al menos tres expediciones negreras, cuando el *Erie* se llamaba *Juliet*; lo equipó en Cuba y navegó setenta kilómetros río Congo arriba para recoger su cargamento de africanos; cuando le detuvieron ya había zarpado y se disponía a regresar a Cuba. Mandaron a sus esclavos a Liberia y a él, a Nueva York, donde vendieron su barco; él y sus pilotos, William Warren y David Hale, fueron llevados a juicio ante el juez William Shipman, quien presidía su primera causa contra un negrero.

Para defenderse, Gordon alegó que había vendido el *Erie* a un español antes de que embarcaran a los esclavos y que él no era sino un pasajero en el momento de la detención; pero varios marineros atestiguaron que les había ofrecido un dólar a cada uno por cada cautivo desembarcado pacíficamente en Cuba. Después de un juicio nulo, Shipman sorprendió a todos al condenarlo a la horca. «No crea que por haber compartido la culpa por esta empresa con otros, la suya disminuye. Recuerde la terrible amonestación de su Biblia: "Aunque las manos se unan, los malos serán castigados."»

Esta sentencia debió asombrar a Gordon. Se había capturado a muchos capitanes negreros, pero a ninguno lo habían castigado con severidad, ya no digamos con la horca, aunque en teoría desde 1820 la trata merecía la pena capital. Entre 1837 y 1860 hubo en Estados Unidos setenta y cuatro causas relacionadas con la trata, y los pocos capitanes condenados recibieron una sentencia insignificante que casi siempre eludían.

Gordon intentó suicidarse con estricnina, pero el médico de la prisión lo salvó para que pudieran ahorcarlo, cosa que hicieron el 21 de febrero de 1862. Fue el primer y único norteamericano ejecutado por dedicarse a la trata.[12]

Este hecho marcó un hito en la historia de la trata, aunque no necesariamente un cambio radical, pues las viejas costumbres sobrevivieron, incluso en el norte de Estados Unidos. Así, en 1861, frente a la costa de Cabinda, el comandante John Taylor del buque de guerra *Saratoga* detuvo el *Nightingale*, capitaneado por Francis Bowen, que acababa de embarcar novecientos sesenta y un esclavos destinados a

Cuba. A todos los implicados los trataron con indulgencia, incluyendo a Samuel Haynes, el piloto mayor, al que volvieron a procesar dos veces. El 30 de octubre de 1862 también procesaron a Erastus Booth, capitán del *Buckeye*, en el tribunal del juez Shipman, quien le concedió la libertad bajo fianza, descartó las pruebas y lo absolvió. Ese mismo mes, Albert Horn, propietario del *City of Norfolk*, fue condenado en Nueva York, pero el presidente Lincoln le perdonó inexplicablemente por razones de salud. En la primavera de 1863 Appleton Oaksmith, propietario del supuesto ballenero *Margaret Scott*, fue condenado en Boston, pero huyó de la cárcel mientras esperaba la sentencia, gracias a la complicidad de un guardia. En 1862 los holandeses realizaron su primer juicio contra un tratante cuando un capitán de la armada británica afirmó que el piloto del *Jane* había vivido en Holanda; pero el piloto alegó que no se había dado cuenta de que el barco en el que servía era negrero y la causa se desestimó.

Aunque el gobierno del presidente Lincoln quería poner fin a la trata, necesitaba sus buques para la guerra civil, por lo que retiró la flota de África y la recién apostada en Cuba, cosa que probablemente volvería a estimular la trata, pues la ejecución de Nathaniel Gordon no parecía haber disuadido a los tratantes. Todavía se precisaba la diplomacia.

De modo que el secretario de Estado Seward, el benevolente sucesor de Cass, solicitó a Charles Francis Adams, embajador de Washington en Londres e hijo de John Quincy Adams, que pidiera a lord John Russell que enviara una flota a aguas cubanas a fin de interceptar a los negreros. Russell, desconcertado, contestó que de nada serviría que enviara buques de guerra si no se les permitía registrar y, de ser necesario, capturar a los barcos norteamericanos. Lincoln y Seward «capitularon», según expresión de Howard, miembro de la legación británica en Washington, en parte porque el gobierno esperaba conseguir el apoyo inglés contra los estados del sur. El 5 de octubre de 1861 el Almirantazgo recibió en Londres un extraordinario memorándum del Ministerio de Asuntos Exteriores: «El secretario de Estado norteamericano, al referirse a los celos de Estados Unidos con respecto al derecho de registro, ha expresado a lord Lyons [el discreto embajador en Londres] que el gobierno de Washington acepta que los cruceros británicos revisen cualquier navío del que se tenga motivos razonables de sospecha... El señor Adams, embajador de Estados Unidos... ha informado a lord John Russell de que ya no se permitirá el equipamiento en Nueva York de buques destinados a la trata.»[13] Lord Lyons, que de niño, en los años veinte, había sido en el Mediterráneo, guardiamarina en el *Blonde* de la armada británica, capitaneado por su padre, redactó un borrador de tratado con una vigencia de diez años, mediante el cual se permitían estas inspecciones. Para entonces la armada del gobierno federal norteamericano había bloqueado la costa de los estados del sur y acabado con toda posibilidad de revivir la trata en ellos.

El tratado ya firmado daba a ambas naciones el derecho de regis-

trarse mutuamente los buques mercantes en el Atlántico y, gracias a un protocolo posterior, también podían hacerlo frente a las costas occidentales de África. Si se encontraban esclavos o equipo para la trata, se llevaría a los buques ante un Tribunal Mixto en Nueva York, Ciudad del Cabo o Sierra Leona; si los jueces norteamericano y británico de este tribunal no conseguían tomar una decisión, debían solicitar la ayuda de un árbitro norteamericano o británico; además, con gran alivio de los oficiales de la armada estadounidense, los falsos arrestos no podían acarrear demandas por daños.

Así, en un único documento, Lincoln renunció a los principios expresados por John Quincy Adams en lo referente a la política extranjera de Estados Unidos, principios que todos los presidentes y secretarios de Estado norteamericanos, sin mencionar todos los embajadores en Londres, habían citado como si fuesen palabras divinas. El establecimiento de tribunales mixtos supuso también una importante concesión, pues Estados Unidos nunca había aceptado que un juez extranjero tuviera arte ni parte en decidir las leyes norteamericanas. El secretario de Estado Seward escribió a su protegido Charles Francis Adams que «de haberse firmado en 1808 este tratado, aquí no habría habido sedición».[14]

El Senado analizó y aprobó este extraordinario tratado a puerta cerrada, en sesión ejecutiva, y no se informó a la prensa.

Este documento debería de haber causado una gran satisfacción al ya anciano lord Palmerston, quien pese a su intolerable orgullo, ampulosidad y condescendencia hacia quienes consideraba inferiores, había hecho casi tanto como Wilberforce y Clarkson para conseguir el fin de la trata internacional. Pero hasta ese momento él y sus ministros se habían mostrado más bien fríos (cuando no hostiles) hacia Lincoln y el norte en la guerra civil norteamericana; de hecho, él y Russell ya habían reconocido a los Confederados del Sur como parte beligerante. Palmerston que, más que a la esclavitud se había opuesto a la trata, creía que el norte planeaba invadir Canadá. Tampoco le agradaba la idea de que los generales democráticos del norte liberaran a los esclavos del aristocrático sur, productor de algodón. Adams, cuya tarea en Londres se veía facilitada por el hecho de que había estudiado en Inglaterra, llegó a la conclusión de que «el sentimiento antiesclavista había desaparecido»,[15] y era éste el sentimiento que más problemas había provocado entre ambos países.

El almirante Charles Wilkes (sobrino nieto de John Wilkes) había acabado su misión en la flota de África y regresaba a Estados Unidos en el *San Jacinto* que había capturado a Nathaniel Gordon, cuando detuvo a dos enviados sureños en el británico *Trent*, que había zarpado de La Habana e iba a Inglaterra. Esta detención por poco provoca una guerra entre los federalistas de Lincoln y Gran Bretaña. Henry Adams, hijo de Charles Adams, escribiría más tarde que si el telégrafo hubiese existido en diciembre de 1861, «los dos países se habrían declarado la guerra».

Entretanto, con el fin de conservar la integridad de la Unión, el

gobierno de Lincoln, tras su conocida vacilación al respecto, introdujo en la Constitución la trigésima enmienda que abolía la esclavitud. La muerte en abril de 1865 en la batalla de Columbus, en Georgia, de Charles Lamar —el protagonista del caso del *Wanderer*, a la sazón ayuda del general Howell Cobb, que a su vez había sido ministro del Tesoro de Buchanan y se había casado con una Lamar—, marcó el fin de una era.

Cabe señalar otros dos hechos, a saber, el endurecimiento de la posición británica y los cambios internos en Cuba. En cuanto al primero, el capitán Wilmot de la flota de África sugirió a finales de julio de 1861 un doble asalto a los principales vendedores africanos: primero, una visita al rey de Dahomey para convencerle de que abandonara el comercio con esclavos y, segundo, un bloqueo naval de unos quinientos kilómetros de la costa africana para evitar el embarco de cautivos. Sin embargo, Palmerston estaba de acuerdo con Charles Buxton (el hijo de Fowell Buxton) que en la Cámara de los Comunes había sugerido que se atacara Ouidah («no veía por qué no iban a poder usar medios violentos») y pensaba que como Estados Unidos estaba ocupado con su guerra civil, «debemos... empezar por apoderarnos de Ouidah y decirle [al rey de Dahomey] por qué lo hacemos o esperar a que nos lo pregunte... Sólo con la fuerza de las armas podremos someter a estos bárbaros». El Almirantazgo se opuso y Palmerston acabó por mandar a Wilmot y, después, al explorador Richard Burton, a la sazón cónsul en Fernando Poo, en una misión pacífica ante el rey Gelele. Wilmot explicó al monarca que «Inglaterra ha hecho todo lo que ha podido para terminar con la trata en este país. Se ha gastado mucho dinero y se han sacrificado muchas vidas en pos de este objetivo, sin éxito hasta la fecha. He venido a solicitaros que pongáis fin a este tráfico y firméis un tratado conmigo».

Gelele se negó: si los blancos venían a comprar, ¿por qué iba a rechazarlos? Wilmot le preguntó cuánto dinero necesitaba y la respuesta fue que «ninguna cantidad de dinero me convencerá... No soy como los reyes de Lagos y Benin. Sólo hay dos reyes en África, el de los ashanti y el de Dahomey; yo soy el rey de todos los negros, y nada me compensará por [la pérdida de] la trata», y a Burton le dijo que «si no puedo vender los hombres capturados en guerra, he de matarlos, y esto no agradaría a Inglaterra, ¿verdad?».[16]

Los abolicionistas no estaban preparados para este argumento, a diferencia de los tratantes, y a principios de los años sesenta éstos equiparon numerosos barcos nuevos para la trata con Cuba, en Fécamp, en Marsella y en Cádiz.

En esta época la única intervención británica, bastante renuente por cierto, fue la de acceder a la solicitud del cónsul Beechcroft en Lagos, que pidió la ocupación de esta ciudad para completar la abolición de la trata en la ensenada de Benin. Ésta fue, al menos, la explicación que dio el ministro de Exteriores lord John Russell en junio de 1861: el gobierno está «convencido de que la ocupación permanente de este importante punto de la ensenada de Benin es indispen-

sable para completar la supresión de la trata en la ensenada». El cónsul en funciones William McCoskry, un comerciante legítimo con mucha experiencia en la costa africana, destituyó al rey Docemo y le asignó un ingreso anual de mil libras, pagaderas en cauríes.[17]

De 1858 a 1861 los británicos casi no patrullaron en las costas de Cuba, pues corrían demasiado riesgo de entrar en combate naval con España, pero la nueva situación con Estados Unidos les llevó a cambiar de política. Al igual que Estados Unidos antes, Russell, que era todavía ministro de Exteriores, trató de organizar un bloqueo con cuatro barcos de vapor; sin embargo, España les negó la autorización de atracar en los puertos cubanos, ya que le parecía que permitirlo supondría renunciar a su soberanía. Con todo, en 1863 seis buques de la armada británica patrullaban frente a las costas de la isla; pese a la guerra civil, Norteamérica hacía lo mismo esporádicamente y en 1863 el almirante Charles Wilkes, el oficial que había capturado el *Trent*, capturó el *Noc Daqui*, uno de los barcos de vapor de Julián Zulueta.

En esta época crítica Cuba tuvo la suerte de contar con una sucesión de capitanes generales auténticamente liberales. Así, en 1859, frente a las acusaciones de que a la trata internacional le iba mejor que nunca —unos veintitrés mil esclavos entraron en Cuba ese año—, y dado que los británicos seguían mandando a Madrid las pruebas que recibían de su cónsul en La Habana (en enero de 1860, el ministro de Marina, duque de Somerset repartió un documento entre los ministros del gobierno en el que afirmaba que «la trata aumenta rápidamente y... este año ha aumentado y se ha extendido más que en muchos años... De momento no existe ninguna restricción efectiva contra la trata y los que la practican corren poco peligro de ser capturados»), el capitán general De la Concha propuso expulsar a toda persona de la que se supusiera siquiera que tenía algo que ver con la trata. Al gobierno español le pareció una medida demasiado arbitraria y De la Concha, del que se sospechaba que se mostraba demasiado tolerante con los plantadores, dimitió, al parecer asqueado por la deslealtad de dichos hacendados.

El ocaso de De la Concha resultó providencial, pues el siguiente capitán general fue el ilustrado, competente y tolerante general Francisco Serrano, antiguo ministro de la Guerra, el «guapo general» que la reina Isabel, de quien fue amante, había deseado conservar a su lado en el palacio. Él, como sus predecesores, tenía la solución a los problemas de Cuba, o sea, una ley orgánica que otorgaría numerosas libertades políticas. Conservaría la esclavitud, explicó al cónsul británico, pero la trata se consideraría piratería y cualquiera que tuviera que ver con ella sería juzgado en consejo de guerra. Es cierto que el gobierno hispano descartó el plan por ir «contra los principios de la moral y la justicia», pero a la sazón los abolicionistas ya no eran unos cuantos escritores aislados como el botánico Ramón de la Sagra, sino que habían formado un verdadero grupo. Un grupo de radicales habló de ello en las nuevas Cortes de 1855, entre ellos Emilio Castelar, uno de los mejores oradores de Europa, y Laureano Figue-

rola, un inteligente economista que años más tarde presentaría el primer presupuesto de libre comercio en España. Sus voces eran todavía minoritarias, pero elocuentes. En junio de 1862, el general Serrano sugirió que, en vista de la guerra civil en Estados Unidos, España debería abordar en serio el tema de la abolición... antes de que los acontecimientos se precipitaran; en su opinión, a menos que se aboliera la trata, se destruiría la esclavitud misma. Ya había intentado infundir en la armada una auténtica voluntad y capacidad de evitar el comercio con esclavos, mediante el uso de unos barcos de poco calado. Mas, aunque en teoría estaba de acuerdo con él, el gobierno seguía empeñado en continuar con la ineficacia patrullera.

El siguiente capitán general fue el general Domingo Dulce, que se había dado a conocer en 1841 al defender, en las escaleras del Palacio Real en Madrid, a la reina Isabel y a su hermana frente a una facción de oficiales insurrectos. Intentó gobernar con generosidad pero con energía, si bien no sentía ninguna simpatía por los africanos, de los que dijo que por naturaleza eran indolentes y perezosos y que otorgarles una libertad que no habían conocido nunca, ni siquiera en su propio país, los convertiría en vagabundos. En diciembre de 1862 anunció que le habían enviado con el fin de hacer respetar los tratados de supresión de la trata que la reina había firmado con otros países, que tenía los nombres de todos los que participaban en este comercio y que no vacilaría en usar todo su poder para destruirlos. Por primera vez un juez británico del Tribunal Mixto, Robert Bunch, habló favorablemente de un capitán general: «Es imposible que alguien se exprese con mayor contundencia que el general Dulce acerca de este infame tráfico», manifestó y añadió que creía que con frecuencia le engañaban con informes falsos; Dulce lo reconoció y le pidió que le enviara toda la información que tuviera, veraz o falsa, para examinarla cuidadosamente. Empezó por desterrar a dos tratantes de poca monta, Antonio Tuero y Francisco Duraboña, y en la primavera de 1863 expulsó a ocho negreros portugueses de mayor importancia. También destituyó a Pedro Navascues, gobernador de La Habana, por complicidad en una expedición negrera. Para entonces el cónsul general británico ya confiaba en Dulce y había empezado a colaborar con él. En 1864, pese a su fama en los círculos antiesclavistas, José Agustín Argüelles, gobernador de Colón, en el centro de Cuba, huyó a Estados Unidos, acusado de vender ciento cuarenta y un esclavos que había emancipado al interceptar un barco de Zulueta, con el cual probablemente estuviera conchabado. Lo mandaron de vuelta a Cuba, donde lo procesaron y condenaron a galeras, condena que por cierto, no cumplió.[18]

Si bien Dulce seguía disfrutando de poderes extraordinarios, como todos sus predecesores desde 1825, permitió a los cubanos publicar periódicos; uno de éstos, *El Siglo*, se convirtió en el centro de la opinión liberal cubana —encabezada por el agrónomo progresista Francisco Frías y Jacott, conde de Pozos Dulces (cuñado del nacionalista Narciso López), y José Morales Lemus, quienes en los años

cuarenta estaban, ambos, a favor de la anexión de Cuba por Estados Unidos—; abogaba por la abolición inmediata de la trata y hasta por la suspensión de la inmigración de los brutalmente tratados yucatecos y chinos; sugirió, además, que debían buscarse incentivos para atraer a colonos blancos. Aunque deseaban conservar la esclavitud, al menos de momento, estos ilustrados plantadores temían una victoria del sur en la guerra civil norteamericana, pues creían que los confederados triunfantes impondrían elevados aranceles al azúcar cubano a fin de proteger la cada vez más próspera industria azucarera de Luisiana.

Las razones para este cambio de opinión eran varias: el aumento del precio que los tratantes creían poder obtener por los esclavos y que en La Habana había alcanzado un precio de entre mil doscientos cincuenta y mil quinientos dólares; el número de esclavos disponibles se había reducido debido a la alta tasa de manumisión; pese al fracaso político relativo de los nuevos Estados independientes de América Latina, entre los cubanos se percibía un creciente sentido de destino nacional, y, finalmente, la guerra civil norteamericana estimuló el sentimiento abolicionista en la isla.

No obstante, en 1863, segundo año de este conflicto, casi veinticinco mil esclavos entraron en Cuba, como se desprende de los archivos españoles. Un importante comerciante de La Habana resumía la situación: según él, pese a que a España le convenía por muchas razones abolir la trata, el gobierno reconocía, al igual que todos en la isla, el vínculo entre el problema económico y la existencia de la esclavitud, puesto que la riqueza de la isla dependía de la mano de obra esclava; de ahí, dijo, la tolerancia con que se trataba ese infame comercio.[19] La esclavitud parecía firmemente anclada: había en la isla más de trescientos cincuenta mil esclavos, dos tercios de ellos, varones; casi la mitad vivía en ingenios azucareros, unos veinticinco mil, en plantaciones cafetaleras, y menos de dieciocho mil, en plantaciones tabacaleras.

Sin embargo, diríase que la trata en Cuba disminuía por fin. El capitán general insistió en que en 1865 no había desembarcado un solo esclavo, y el Ministerio de Exteriores británico reconoció que el cónsul Joseph Crawford había exagerado las cifras para 1859. En cuanto a África, el comodoro británico A. P. E. Williams encontró que las quince factorías en Punta da Lenha, en el Congo, estaban a punto de derrumbarse, si bien los tratantes allí seguían viviendo bien.

Francisco Martí y Torres, antaño amigo de Tacón, se empeñó, con la ayuda de don José Ricardo O'Farrill, tío y sobrino —descendientes del que en 1713 fuera factor en La Habana de la Compañía del Mar del Sur, del que hemos hablado en el capítulo trece—, en eludir el enfoque obstinadamente filantrópico de Dulce; proyectó una expedición para traer esclavos de África para sus plantaciones en Malas Aguas y Pan de Azúcar. Lo traicionaron y Dulce ordenó al comandante de la armada que persiguiera sus buques. Debido a la captura de la goleta *Matilde* con esclavos a bordo, y al descubrimiento

del desembarco de esclavos de un bergantín quemado apenas entregado el cargamento, Dulce decidió emprender acciones legales contra Martí; el juicio se habría convertido en *cause célèbre* de no haber muerto el ya anciano negrero en su propia casa en La Habana, en la primavera de 1866.

Hasta Julián Zulueta se vio frustrado. Había comprado un veloz barco de vapor en Liverpool, el *Cicerón*, en el que transportó más de mil cien esclavos de Dahomey a Panamá. Desde allí él mismo los llevó, andando, por la costa centroamericana hasta un punto donde pensaba embarcarlos y llevarlos a Cuba. Pero el gobernador local le traicionó y los esclavos se perdieron. Cuando el *Cicerón* regresó a África a por otro cargamento de cautivos, un cordón de barcos británicos se lo impidió. Otros varios tratantes fueron detenidos de igual modo, pero los incidentes tenían a menudo un fin menos satisfactorio. Así, en 1864 el *Dart* de la armada británica capturó lo que tomó por un bergantín norteamericano de la trata, mas la tripulación destruyó los documentos y el británico tuvo que soltarlo.

Ese mismo año, el movimiento abolicionista español adoptó un nuevo líder, el plantador portorriqueño Julio Vizcarrando. Con otros dos conciudadanos, José Acosta y Joaquín Sanromá, presidió la primera reunión de la Sociedad Abolicionista Española, en Madrid. Le respaldaban algunos políticos liberales hispanos como Emilio Castelar, el excelente novelista Juan Valera, Segismundo Moret (anglófilo, nieto de un general inglés), Manuel Becerra (posteriormente ministro de Colonias reformista) y Nicolás Salmerón (filósofo y federalista). Vizcarrando era el notable guía que necesitaban los abolicionistas españoles y contaba con la ventaja no sólo de conocer bien Estados Unidos sino también de estar casado con la formidable agitadora Harriet Brewster, de Filadelfia. Había manumitido a sus propios esclavos en Puerto Rico, denunciado públicamente las injusticias de que eran objeto éstos y otros, y fundado una casa de la caridad para los pobres de San Juan. En Madrid usó el mismo emblema para el movimiento que habían usado los británicos: un negro encadenado con una rodilla doblada. Pronto estableció secciones en Sevilla, León, Barcelona y Zaragoza. Gracias a él se fundó la *Revista Hispana-Americana*, cuyo primer editorial exigió el fin de la trata cubana como paso previo a otras reformas coloniales. Muchos comités planteaban numerosas preguntas, por ejemplo, ¿cómo promover el matrimonio entre esclavos?, que no por haber sido ya formuladas cien años antes habían perdido vigencia.

En España había quienes defendían la esclavitud, como los había habido en Inglaterra, Francia y Estados Unidos. En *Los negros en sus diversos estados y condiciones*, el popular periodista José Ferrer de Couto afirmó que la mal llamada trata constituía la redención de esclavos y prisioneros; según él, estaban mucho mejor en España que en la asquerosa África.

Con todo, el impacto de Vizcarrando fue decisivo. Gracias a su actividad, el 6 de mayo de 1865 Antonio María Fabié, un sevillano,

pudo ponerse en pie en las Cortes y secundar una moción respecto a la trata. La guerra en Estados Unidos había terminado, manifestó, y una vez terminada ésta podía darse por terminada la esclavitud en todo el continente americano. ¿Sería posible conservar la institución en los dominios españoles?, preguntó, y contestó que no lo creía, que el gobierno debía cumplir sus más importantes obligaciones. Es cierto que empezó el discurso con la acostumbrada y obligatoria alabanza de la esclavitud española, comparada con la de los anglosajones. En toda la historia de la esclavitud, proclamó, ningún país había sabido organizarla tan bien como España, ningún país había elevado tanto la condición de los negros, ni había sido más tolerante, incluso más dulce con ellos, lo que explicaba por qué España había conservado la institución más tiempo que otros países.[20]

Unos días después los plantadores cubanos liberales relacionados con *El Siglo* mandaron un memorándum al todavía influyente capitán general Serrano, en Madrid. Este documento, firmado por doce mil criollos, pedía su apoyo para que Cuba estuviese representada en las Cortes, para una reforma de los aranceles que permitiera la importación de harina de Estados Unidos y, asombrosamente, para poner fin a la trata a la que describía como un repugnante y peligroso cáncer de inmoralidad, añadiendo que los intereses privados habían demostrado ser más poderosos que el honor y la conciencia de la nación.[21] ¡Asombrosa transformación!

Cabe señalar que un partido prohispano, encabezado por Julián Zulueta, protestó también en una carta a la reina; los signatarios afirmaban no estar en contra de un cambio en los aranceles, pero sí contra la reforma política, incluyendo la representación cubana en las Cortes. Sin embargo, en España dominaban los reformadores y, en agosto de 1865, Dulce recibió permiso para desterrar a todo aquel que hubiese puesto repetidamente en peligro la paz de la isla y para incluir a los tratantes en esta categoría. Fue un acto valiente e imprevisible. Entre los que se exiliaron en España estaba el atónito millonario Julián Zulueta.

Finalmente, en febrero de 1866 el conservador Antonio de Cánovas, a la sazón ministro de Colonias, presentó ante las Cortes un proyecto de supresión y castigo de la trata. Cánovas sería un gran estadista a finales del siglo, pero de no ser así, de todos modos se le conocería como historiador. Era un político al estilo de Edmund Burke, mas a diferencia de éste, ejercía el poder. El preámbulo del proyecto de ley incluía el recordatorio de que las antiguas leyes de Castilla contemplaban la muerte como castigo por el robo de hombres libres, a la vez que aceptaba que los africanos eran eso, hombres libres.

Durante semanas hubo debates acerca del proyecto. Los generales Gutiérrez de la Concha, Pezuela y O'Donnell, todos ellos antiguos capitanes generales de Cuba, estuvieron entre los oradores. Una comisión creada por Cánovas describió la trata como infame e inexplicable a ojos de la civilización cristiana. No obstante, los intereses de los esclavistas seguían estando bien representados en Madrid, entre

otros por José Luis Riquelme, quien poseía haciendas y esclavos en Cuba. Riquelme deploró la cláusula en el proyecto de ley por la cual los funcionarios podían entrar en las plantaciones en busca de esclavos recién importados e insistió en que acarrearía problemas como los de 1854; declaró que él había dado libertad a aquellos esclavos que se lo habían pedido y que éstos se habían quedado trabajando en la plantación. Así debía hacerse, alegó.

Cánovas replicó que la idea de que la prosperidad de la isla dependía de la trata era anticuada, que de momento el gobierno aceptaría la esclavitud tal como existía por entonces, y añadió que se veía obligado a suprimir la trata y no había nada que no haría para conseguir su objetivo. El Senado aprobó el proyecto en abril de 1866, pero debido a las complejidades de procedimiento a raíz de la caída del gobierno, no se convirtió en ley hasta mayo de 1867, y en Cuba no se promulgó hasta septiembre de ese año. Según el artículo treinta y ocho, debía llevarse a cabo un registro de todos los esclavos, y todo negro, hombre o mujer, que no figurara en el registro sería considerado libre. Cualquiera que tuviera algo que ver con la trata sería objeto de severos castigos y, como ocurría en la mayoría de países europeos, todo esclavo que llegara a España sería automáticamente declarado libre.[22]

Los abolicionistas españoles se quejaron de que la ley fuese menos estricta que las de otros países, pues no declaraba piratas a los tratantes. A los funcionarios coloniales les resultaba todavía difícil inspeccionar las plantaciones y muchos creían que mientras existiera la esclavitud todos los esfuerzos para suprimir la trata serían fútiles. Hasta el general Dulce consideraba inadecuada la ley, pues estaba a favor del destierro arbitrario de todos los tratantes, hombres muy conocidos en la isla, que preparaban los buques negreros; explicó que en el Gobierno Civil se encontraba información acerca de personas de lo más notables dedicadas a esa «odiosa especulación».[23]

Para entonces la esclavitud misma parecía correr peligro. El 3 de abril de 1866 el *New York Times* publicó un extraordinario artículo: «Los negros de las haciendas de Zulueta, Aldama y demás importantes propietarios de esclavos en la jurisdicción de Matanzas han declarado la huelga y exigen que se les pague por su trabajo... Se han enviado tropas para obligarlos a volver a trabajar. Si el frenesí de no querer trabajar sin pago se extiende a otras haciendas, a sus amos les costará acostumbrarse a tan revolucionaria situación.»[24]

Hubo unos cuantos desembarcos de esclavos a finales de los años sesenta. En 1867 el capitán general Joaquín del Manzano habló de uno de ellos, y el Almirantazgo en Londres lo confirmó. Más o menos por la misma época, el cónsul general británico informó de que había visto a doscientos setenta y cinco esclavos introducidos en La Habana por un barco de la armada española, el *Neptuno*. Algunos periódicos mencionaron lo que tomaron por desembarcos. *L'Opinion Nationale* de París manifestó en agosto de 1866 que la trata había adquirido proporciones aún mayores que antes y declaró que un tratante había

pagado un soborno de cincuenta mil dólares para poder importar setecientos esclavos. El *New York Herald* también afirmó que ese verano habían desembarcado a mil africanos cerca de Jaruco. Se dijo que una goleta había llevado a trescientos esclavos a Marianao, una residencia «donde vive el [nuevo] capitán general [probablemente Francisco Lersundi, no Manzano]... [y] después, a la hacienda de un acaudalado español. Se les proporcionaron los pases necesarios...». En Madrid el abogado abolicionista Rafael Labra explicó que un periódico de La Habana había anunciado la venta de negros, aunque no especificó de qué periódico se trataba. En diciembre de 1867, frente a la costa de África, el capitán del crucero británico *Speedwell* descubrió a noventa y seis africanos a bordo de un buque negrero y mencionó que le habían hablado de otros setecientos en un barracón cercano; Cuba, por supuesto, era su destino. Un viajero alemán observó cómo un barco de la trata zarpaba de la costa de Loango en 1868, pero nada indica a dónde llegó ni cuándo. El último desembarco del que se tenga noticia segura en Cuba tuvo lugar en enero de 1870: novecientos negros, cerca de Jibacoa, en la provincia de La Habana. El historiador cubano José Luciano Franco recordó haber encontrado en La Habana, en 1907, a una africana conocida como María la Conguita, quien le dijo que la habían llevado a Cuba en 1878, pero tal vez no tuviera buena memoria para las fechas.[25]

En realidad no existen pruebas de desembarcos de esclavos en Cuba después de 1870. En 1871 el jefe del Departamento de Esclavitud del Ministerio de Exteriores británico testificó, ante una comisión especial de la Cámara de los Comunes, que había oído decir que algunos esclavos habían ido de Zanzíbar a Cuba, pero, comentó, «no creo que esta afirmación tenga fundamento». Hasta el siempre escéptico cónsul británico creía que entre 1865 y 1872 no había habido ningún desembarco de esclavos.

Entretanto también se resolvió el caso de los emancipados. En septiembre de 1869 la Capitanía General empezó a repartir certificados de libertad a todo el que hubiese sobrevivido a los años de ignominia, brutalidad e indiferencia. Sin embargo, casi todos siguieron siendo esclavos de hecho hasta la muerte. Desde 1825 se había manumitido a veinticinco mil emancipados, pero no habría más de unos cuantos millares de negros realmente libres.

Así pues, Gran Bretaña y otras naciones podían poner fin a la patrulla de las flotas de África y Sudamérica, por no hablar de Norteamérica. Gracias a estas flotas unos doscientos mil esclavos fueron liberados, aun cuando se hubiese transportado a casi dos millones. La flota británica de África occidental, que tanto había hecho por la abolición de la trata, se unificó con la flota del Cabo en 1870; a lo largo de sesenta años sus capitanes liberaron a unos ciento sesenta mil esclavos, probablemente el ocho por ciento de los transportados desde África, la mayoría de ellos (el ochenta y cinco por ciento) en alta mar frente a las costas de ese continente. Estos capitanes y los de las flotas francesa y norteamericana capturaron unos mil seiscientos

treinta y cinco barcos, es decir, un quinto de los aproximadamente siete mil setecientos cincuenta que se dedicaron a la trata. Quizá unos ochocientos mil esclavos más habrían sido transportados, de no ser por la flota de África. Muchos marineros británicos murieron (mil trescientos treinta y ocho entre 1825 y 1845) como resultado de batallas en el mar o de fiebre amarilla y paludismo contraídos en tierra o en los ríos de la Costa de los Esclavos, en una época en que se ignoraban las causas de estas enfermedades.[26]

El Tribunal Mixto de Sierra Leona dejó de funcionar en 1871, pero su equivalente en La Habana sobrevivió hasta 1892, aunque nunca más se recurrió a él. Los jueces nombrados a raíz del tratado anglonorteamericano de 1861 nunca tuvieron que presidir un juicio.

Así fue como los trescientos cincuenta años de la trata de África con Cuba llegaron a su fin, sin grandes celebraciones, sin fanfarria y sin desfiles triunfantes. No obstante, fue una victoria para la razón y para la humanidad.

EPÍLOGO

En 1840 Turner expuso su cuadro *Slaveship*, en el que se ve cómo varios negreros arrojan por la borda a los esclavos muertos y moribundos; un tifón se acerca; los marineros parecen sentirse casi tan mal como los esclavos. Con esta pintura que recordaba la suerte del *Zong*, en 1781, de la que hemos hablado en el capítulo veinticinco, Turner pretendía celebrar la muerte de la esclavitud.

La exposición de esta obra coincidió con una importante reunión en Exeter Hall, en Londres, convocada para inaugurar la Sociedad por la Civilización de África, impulsada por Thomas Fowell Buxton. Esta reunión señalaba la conversión cabal al abolicionismo de «los grandes y buenos» de Gran Bretaña, pues el discurso de apertura estuvo a cargo de su presidente, el príncipe consorte, duque de Norfolk (por cierto que éste fue su primer discurso público); estuvieron presentes el conde Marshal y el líder de la oposición, sir Robert Peel. Si el príncipe consorte sabía con cuánta frecuencia había hablado el rey difunto, Guillermo IV, todavía en vida de su padre, en contra de la abolición en la Cámara de los Lores, no lo manifestó, y si recordó las inversiones de sus propios antepasados en la Compañía del Mar del Sur, no las mencionó. Si Peel rememoró que su padre se había opuesto a la abolición en la Cámara de los Comunes a principios del siglo, también se guardó sus pensamientos para sí. Se iniciaba otra era, al menos en Inglaterra.

Pero, aunque en 1840 se veía llegar el fin de la trata, en las Américas el fin de la esclavitud tardó más tiempo de lo que había anticipado Turner. Gran Bretaña la había abolido, Francia lo haría al cabo de ocho años y Estados Unidos, de veinticinco. En la India británica, poseer esclavos se convirtió en delito en 1852. Sin embargo, en Cuba y Brasil, que han sido el principal tema de los últimos capítulos del presente libro, la esclavitud sobrevivió hasta los últimos años del siglo; con la furibunda polémica que provocó en estos países (y en España) parecía que el asunto nunca se había tratado en otras naciones. En la octava década todavía se publicaban anuncios de ventas de esclavos, expresados de tal manera que no quedaba claro si se referían a seres humanos o a animales: una cabra podía ser eso, una cabra, o una «cuarterona», o sea, una mujer con una cuarta parte de sangre negra.

En Cuba, la Guerra de los diez años (1868-1878), en la que la isla fracasó en su intento de alcanzar la independencia, aceleró la emancipación, pues si bien los rebeldes cubanos, pequeños plantadores más que grandes monarcas de la industria azucarera, no se comprometieron a la abolición inmediata, sí proclamaron la libertad de los esclavos que hubiesen luchado a su lado, como lo había hecho antes Bolívar.

En el Madrid de Segismundo Moret, una nueva ley concedía, con matices, la libertad de los hijos de esclavos y la de todo esclavo mayor de sesenta y cinco años (edad que posteriormente se reduciría a sesenta), así como la de los esclavos que hubiesen luchado por España contra los nacionalistas cubanos. No obstante, al final de la guerra había todavía casi doscientos mil esclavos en la isla.

El gran orador liberal español Emilio Castelar aprovechó la aprobación de la Ley de Moret para pronunciar uno de sus mejores discursos, y uno de los más nobles de todos los pronunciados sobre el tema en las legislaturas europeas. Se puso en pie y, temblando de nervios como suele ocurrirles a los grandes oradores, manifestó que ya no veía los muros de esa sala, sino que vislumbraba pueblos y países lejanos a los que nunca había ido; que tras diecinueve siglos de cristianismo todavía había esclavos, y sólo en los países católicos Brasil y España, mientras que tras apenas un siglo de revolución los pueblos revolucionarios, Francia, Inglaterra y Estados Unidos, habían abolido la esclavitud. ¡Tras diecinueve siglos de cristianismo todavía existía la esclavitud!, exclamó. ¡Un siglo de revolución y ya no había esclavos en los pueblos revolucionarios!, añadió, e hizo un llamamiento a los legisladores españoles para que hicieran del siglo XIX el de la «redención» total y absoluta de los esclavos.

En el paseo de la Castellana, de Madrid, una estatua de Castelar conmemora el papel que este escritor y estadista desempeñó en la abolición de la esclavitud, aunque ésta no se abolió en Puerto Rico hasta 1873 y en Cuba, hasta 1886.

Portugal la abolió, por fin, en 1869, más tarde que cualquier otro país europeo, y sólo en la metrópoli. Puesto que encabezó la participación europea en la trata desde África y la administró durante doscientos años, de 1440 a 1640, no debería sorprender que tardara tanto en abolir la esclavitud. Mozambique y gran parte de Angola eran suyos todavía y se empeñaba en convertirlos en algo como colonias convencionales. Entre 1876 y 1900 actuó más o menos como lo hacía Francia en Senegal, es decir que liberó a sus esclavos pero los puso a trabajar unos años, de modo que seguían siendo esclavos de hecho. No abolió la esclavitud en su imperio hasta 1875 y no se sabe si para los angoleños y mozambiqueños esta decisión supuso un cambio tan radical como esperaban los abolicionistas.

En 1879 había un millón y medio de esclavos en Brasil, muchos más que en 1800; dos tercios vivían en Río de Janeiro, Minas Gerais y São Paulo, sobre todo en plantaciones de caña, donde los *fazendeiros* (hacendados) seguían considerando lucrativa la mano de obra es-

clava, a pesar de lo que pensaba Adam Smith. En 1871 el emperador dom Pedro, que gracias a sus relaciones europeas y a su conciencia sabía que ya no podía justificarse la esclavitud, tomó la iniciativa y presentó el proyecto de la *lei do ventre livre* (ley del vientre libre), que proclamaba la libertad de los hijos de madres esclavas y la manumisión inmediata de los esclavos al servicio del Estado; codificaba el derecho de los esclavos a comprar su libertad, establecía un fondo para la ayuda a la manumisión y anunciaba un registro de esclavos. Tras largos, dignos e importantes debates, la cámara aprobó la ley por sesenta votos a favor y cuarenta y cinco en contra; en el senado la votación fue de treinta y tres a favor y siete en contra. Todavía en 1884 un primer ministro liberal presentó un proyecto de ley que otorgaba la libertad a los esclavos de sesenta años, sin compensación para el amo; las cámaras votaron en contra y el gobierno cayó. Al año siguiente, gracias al empeño de la Sociedad Antiesclavista Brasileña, encabezada por Joaquim Nabuco, las cámaras aprobaron otro proyecto semejante, aunque los esclavos de más de sesenta años se veían obligados a trabajar para sus amos tres años más sin remuneración, lo que en sí representaba una especie de compensación para el dueño.

La esclavitud no se prohibió en Brasil hasta finales de los años ochenta. En marzo de 1887 todavía quedaban setecientos cincuenta mil esclavos, pero éstos huían en masa de las haciendas. No es pecar de fantasioso ver en estas huidas sin castigo una repetición de las fugas de siervos ocurridas a principios del siglo XI en Europa, que supusieron el fin de la servidumbre. El ejército brasileño ya no se sentía tan dispuesto a acorralar a los fugitivos como lo estuvo durante generaciones, y los precios cayeron en picado. Los plantadores empezaron a manumitir a sus esclavos a condición de que firmaran contratos de trabajo de dos o tres años. La Iglesia apoyó la abolición, por primera vez abiertamente, sin duda por miedo de que unos negros revolucionarios sumieran al país en una *onda negra* (oleada negra), como la de Haití. De pronto, los *fazendeiros* vieron en los italianos una alternativa barata en las plantaciones de café, de modo que setecientos cincuenta mil europeos emigraron a Brasil con pasajes subvencionados.

En marzo de 1888 el gobierno conservador de Correia de Oliveira propuso la *lei áurea*, que proclamaba la abolición inmediata de la esclavitud; las cámaras la aprobaron en mayo, apenas dieciocho meses antes de que el ejército depusiera al emperador dom Pedro, que se había vuelto impopular ante la oligarquía que dominaba la economía, en parte por su bondad y cultura que tanto habían hecho por los negros en la metrópoli. Con el fin de poner fin a la era esclavista, el ministro abolicionista Rui Barbosa mandó quemar en 1890 todo documento del Ministerio de Hacienda que tuviera que ver con la esclavitud y la trata, aunque todavía hoy existe controversia sobre qué papeles fueron pasto de las llamas y cuáles no lo fueron. Con todo, entre quienes observaron la quema se hallaba un negro que trabaja-

ba en la aduana; contaba ciento ocho años y estaba resuelto a ver con sus propios ojos la «destrucción total» de los documentos que atestiguaban el «martirio» de su raza.

Sin embargo, en África la trata continuaba. Los harenes del norte todavía pedían eunucos, y en los años ochenta todavía se intercambiaban esclavos por caballos, como lo hacían los árabes y los portugueses de mediados del XV. La diferencia en los precios en el XIX era asombrosa; el explorador capitán Binger recordaría que un caballo que los moros del norte valoraban en dos o tres esclavos podía venderse por entre quince y veinte esclavos en Ouassoul. Los cauríes seguían siendo importantes; así, a mediados del siglo, el explorador alemán Heinrich Barth vio cómo cambiaban un esclavo «de aspecto muy mediocre» por treinta y tres mil conchas. En 1870 en Bambara se había establecido una nueva unidad «monetaria», el *captif* (cautivo), equivalente a veinte mil cauríes. En 1857 David Livingston explicaría a su público en Londres que aunque la trata europea desaparecía, la de los árabes de África oriental aumentaba. En el interior del Congo, De Brazza encontró que en la octava década todavía se cambiaban esclavos por sal, armas de fuego y tejidos de Mayumba. En los años ochenta en Senegambia, al principio de la era del gobierno directo desde Francia, los esclavos representaban dos tercios de las «mercancías» vendidas en los mercados. Es posible que en el primer cuarto del siglo XX los esclavos constituyeran dos tercios de la población del Alto Senegal-Níger, y un cuarto de la del califato de Sokoto. Los estudiosos musulmanes todavía poseían esclavos en esa región, como los poseían los nobles y como los habían poseído sus predecesores del siglo XV. En 1883 el comandante Joseph-Simon Gallieni, futuro procónsul de Madagascar, que pasó una temporada en Ségou, en el Alto Níger, antigua ciudad de la trata a unos cincuenta y cinco kilómetros al sudeste de Timboctú, comentó que «nada iguala el horror de las escenas de carnicería y desolación que surgen de las guerras constantes en las regiones famosas por su incomparable fertilidad y riqueza mineral. Se queman aldeas, se mata a ancianos de ambos sexos, mientras que los conquistadores esclavizan a los jóvenes y se los reparten». En la Costa de Oro, ahora ya enteramente británica, se prohibió la esclavitud; en 1874 sir Bartle Frere prohibió a los gobernadores que reconocieran la institución, pero una generación más tarde todavía hacían la vista gorda y probablemente hasta los mulatos, descendientes de los daneses que habían intentado plantar algodón en Akuapem, la usaban en la industria del aceite de palma. Los funcionarios británicos a veces devolvían a los esclavos fugitivos a sus amos. Si san Pablo lo había hecho, ¿por qué no iba a hacerlo un inglés que había estudiado en las escuelas públicas? El Sudán angloegipcio del siglo XIX importó unos setecientos cincuenta mil esclavos, muchos de ellos en la segunda mitad, cuando también en el imperio otomano el volumen de la trata ascendía probablemente a unos once mil cautivos por año.

Con el Acta General de Bruselas de 1890 las potencias europeas con intereses en África se comprometían a oponerse activamente a la esclavitud, lo que no significaba abolirla, sino al menos incluir la libertad en África en el orden del día de su misión civilizadora. Sólo el establecimiento de los imperios europeos en África hizo posible el fin de la esclavitud. Eventualmente, sí la abolieron en sus dominios, pero no en sus protectorados, y el deseo de gobernar África no duró más allá de otras dos generaciones. Nuevos Estados sustituyeron a los antiguos, pero los antiguos sistemas de mano de obra sobrevivieron a los cambios y, en el momento de escribir el presente libro, parece que sobrevive en Nigeria una trata de niños, y los periódicos hablan a menudo de la esclavitud en Mauritania, donde, pese a que la institución se ha abolido al menos tres veces, la última en 1980, se dice que noventa mil negros son todavía esclavos de amos árabes. Fue precisamente desde allí donde, en 1441, los portugueses llevaron por primera vez a esclavos negros a un remoto destino septentrional.

LA TRATA: UNA REFLEXIÓN

La trata atlántica fue lo que fue porque en el mundo medieval mediterráneo existía todavía la esclavitud, tanto de blancos como de negros. Desde hacía cientos de años, empezando con el antiguo Egipto, se transportaban esclavos negros a todos los principados de África septentrional y al Mediterráneo oriental. Los esclavos de la antigüedad eran en su mayoría originarios de Etiopía, razón por la cual a finales del siglo XV a los esclavos negros se les conocía todavía como «etíopes», fueran de donde fuesen. La expansión en la Edad Media del poder musulmán hizo posible la extensión del comercio con esclavos negros de África occidental hacia el norte, a través del Sahara: en el siglo XIV el viajero Ibn-Battuta los vio en casi todas las etapas de su recorrido y él mismo regresó a su país con seiscientas esclavas. En el Mediterráneo árabe los africanos negros eran criados, soldados, o trabajaban en el campo. A lo largo de la historia moderna, el mundo musulmán apreciaba mucho a los eunucos negros, tanto para los harenes como para la burocracia; el conocido cuadro del pintor Rassam Levnî, en Estambul, titulado «El principal eunuco negro lleva al joven príncipe a la ceremonia de circuncisión» data de c. 1720-1732, pero la escena podría ser de cualquier momento entre principios del siglo II y 1900. En la Italia del Renacimiento había muchos esclavos, algunos de ellos negros.

A finales de la Edad Media llegaron esclavos negros desde África a la España y el Portugal musulmanes y algunos llegaron a territorios cristianos. De hecho, en la Sevilla del XIV un arzobispo benévolo fundó la hermandad conocida todavía como de «los negritos», que hasta el XVIII estuvo formada enteramente por negros aunque ahora parece componerse sólo de blancos. No mucho después, en la segunda mitad del XV, en su avance por la costa occidental de África los portugueses empezaron a secuestrar y luego a comprar esclavos; buscaban oro, pero como encontraron poco, se contentaron con hombres y mujeres. Llevaron a estos esclavos a Lisboa y los vendieron allí, en España o en Italia; el lisboeta florentino Bartolommeo Marchionni, un hombre del Renacimiento en el sentido amplio del término, fue el primer europeo en comerciar con esclavos a gran escala.

El católico rey Fernando de Aragón y el rey-emperador Carlos V no se percataron de que iniciaban un gran cambio cuando, a princi-

pios del XVI, dieron permiso para transportar esclavos al Nuevo Mundo, primero doscientos y luego cuatro mil. Sin embargo, fueron los pioneros de la trata como la conocemos. (Cuando, en 1857, camino de su despacho en Wall Street, Winthrop Ward, personaje del cuento «La belleza de los lirios» de Louis Auchincloss, se preguntó «¿por qué no habían ahorcado al primer tonto de capirote que trajo a un negro encadenado al Nuevo Mundo?», se refería, sin saberlo, a estos monarcas.)

La razón por la que la trata atlántica duró tanto es que en las Américas los africanos resultaron lo bastante fuertes para sobrevivir al calor y al trabajo duro en las plantaciones de caña, café y algodón, o en las minas, en la construcción de fuertes o simplemente como criados; además, eran amables y por lo general dóciles. Muchos esclavos negros tenían experiencia en la agricultura y en la cría de ganado; comparados con ellos, los indígenas y los europeos parecían débiles. Por esto en las Américas nunca nadie usó esclavos europeos, de los que hubo unos cuantos en la España del siglo XV, sobre todo de Grecia y de los Balcanes. Los esclavos africanos musulmanes resultaban más difíciles de controlar, pues algunos eran al menos tan cultos como sus amos y capaces de organizar formidables rebeliones, como descubrieron los brasileños en el cuarto decenio del XIX.

Los europeos de las Américas no habrían dispuesto de esta cuantiosa mano de obra sin la colaboración de los reyes, mercaderes y nobles africanos. Por lo general no hacía falta coaccionar o amenazar a los jefes africanos para que vendieran los esclavos, pues se trataba realmente de ventas, por más que el pago se hiciese con tejidos, armas de fuego, aguardiente, cauríes, cuentas, caballos, etc. Cuando en 1842 el sultán de Marruecos manifestó al cónsul británico que creía que «el comercio con esclavos es algo en lo que han estado de acuerdo todas las sectas y naciones desde los tiempos de los hijos de Adán», podría estar hablando en nombre de todos los gobernantes africanos y hasta de los gobernantes europeos de hacía apenas medio siglo. Hubo pocos casos en que los africanos se opusieran al tráfico deseado por los europeos.

Algunos esclavos fueron robados por europeos (*panyared* lo llamaban los ingleses) y algunos, como ocurría a menudo en Angola, fueron víctimas de guerras promovidas por procónsules lusos con el exclusivo fin de capturar esclavos. Pero los esclavos transportados desde África entre 1440 y 1870 fueron adquiridos en su mayoría como resultado del interés de los africanos por vender a sus vecinos, normalmente lejanos pero a veces cercanos, y más raramente, a gentes de su propio pueblo. Al «robo de hombres» se debía la mayoría de esclavos llevados al Nuevo Mundo, y solían ser africanos quienes los robaban. Cabe recordar el ácido comentario de Voltaire de que si bien resultaba difícil defender la conducta de los europeos en la trata, la de los africanos que se vendían los unos a los otros era aún más reprensible. Pero no existía un sentido de África como tal y un habitante de Dahomey no creía tener nada en común con un oyo.

La trata era un negocio vergonzoso, incluso si se la compara con las demás brutalidades de la época: los malos tratos a que solían ser sometidos los trabajadores, los marineros y los soldados en Europa; la dureza con que se trataba a los trabajadores ingleses *indentured*, los franceses *engagés* y sus equivalentes en otros países. El viajero William Baikie tenía razón al señalar, tras un viaje a África a mediados del XIX, que «no hay capitán que haya transportado esclavos que no sea, directa o indirectamente, culpable de asesinato, [pues] se cuenta siempre con un mínimo de muertes». Por capitanes léase también tratantes, porque si bien algunos de éstos no se enteraban de cómo era realmente la trata y la consideraban un negocio más, una gran proporción de ellos había sido capitán o sobrecargo de un buque negrero, y en la tranquilidad de su casa en Liverpool o Nantes podían imaginarse perfectamente lo atestado, apestoso y salvaje, así como el miedo, de cada viaje que financiaban.

Las consecuencias para las Américas fueron notables. En los primeros tres siglos y cuarto de la actividad negrera europea en las Américas, entre 1492 y 1820, en el Nuevo Mundo entraron cinco veces más africanos que europeos blancos, y en los cincuenta años siguientes, hasta 1870, la importación de negros en Cuba y Brasil probablemente igualó a la inmigración de blancos en el continente entero. La mayoría de las grandes empresas de los primeros cuatrocientos años de colonización debían mucho a los esclavos: el azúcar en Brasil y luego en el Caribe; el arroz y el índigo en Carolina del Sur y Virginia; el oro en Brasil, y, en menor medida, la plata en México; el algodón en las Guayanas y luego en Norteamérica; el cacao en lo que es ahora Venezuela y, sobre todo, en todas partes, el desbroce de tierras para la agricultura. La única gran empresa americana que no usó mucha mano de obra negra fue la minería de plata en Potosí, en Perú, y eso sólo porque los africanos no podían trabajar con su habitual energía a tal altitud. Durante cuatro siglos los criados de las Américas, entre Buenos Aires y Maryland, fueron casi todos esclavos negros.

En el siglo XIX Henri Wallon, el moralista historiador francés de la esclavitud en la antigüedad, afirmó que el descubrimiento de las Américas fue un accidente que acarreó un retroceso en Europa, pues, según él, la colonización de América ofreció a un pequeño grupo de egoístas mercaderes la oportunidad de alterar el curso del progreso con el desarrollo de la esclavitud a gran escala. Pero la esclavitud había continuado a lo largo del Medievo en Europa, y no fueron sólo mercaderes los que impulsaron la trata en su principio, sino también reyes y nobles. No obstante, Wallon tenía razón en algo: la esclavitud había desaparecido a principios del XII en la mayor parte de la Europa septentrional, y al principio la mayoría de países europeos que participaron en la trata con las Américas tuvieron dudas al respecto. Richard Jobson, en Inglaterra; Brederoo, en Holanda; Mercado y Albornoz, en España; Fernão de Oliveira, en Portugal, por no hablar del rey Luis XIII, en Francia, representaban actitudes disidentes a fi-

nales del XVI o a principios del XVII. El que estas dudas y hasta la hostilidad abierta a la trata no surtieran efecto se debe sin duda al recuerdo de una antigüedad que dominó la cultura y la educación de los trescientos años siguientes: si Atenas tenía esclavos con los que construir el Partenón y Roma los tenía para mantener los acueductos, ¿por qué iba a vacilar la Europa moderna en usarlos para construir su nuevo mundo en las Américas? No olvidemos que en el siglo XVI Ogier-Ghislaine de Busbecq, del que hablamos en el capítulo seis, se lamentaba porque los flamencos nunca podrían igualar las grandes obras de la antigüedad por falta de mano de obra, es decir, de esclavos.

Este tráfico tuvo un impacto considerable en Europa aunque no por eso hemos de ver en él la principal fuente de inspiración de tal o cual invento industrial. Puede que el recuerdo de la escandalosa afirmación del doctor Eric Williams de que el capital proporcionado por la trata financió la revolución industrial planee sobre el estudio de la trata atlántica, pero ahora no parece más que un brillante *jeu d'esprit*. Después de todo, los empresarios lisboetas y cariocas, sevillanos y gaditanos dedicados a la trata no financiaron las innovaciones de la manufactura. No obstante, varios de los que se enriquecieron con este comercio pusieron sus ganancias a buen recaudo en proyectos interesantes. Así, Marchionni invirtió en expediciones lusas de descubrimiento, al igual que el príncipe Enrique el Navegante; John Ashton, de Liverpool, ayudó a financiar el canal Sankey Brook entre su ciudad y Manchester; René Montaudoin fue un pionero de la manufactura algodonera en Nantes, como lo fue James de Wolf en Bristol, en Rhode Island. Aparte de estas inversiones, la trata supuso un impulso para los navieros, los aseguradores marítimos, los fabricantes de cuerdas, los carpinteros de barco de todos los puertos que tuvieran que ver con la trata, así como para los manufactureros de la industria textil (el lino en Rouen, por ejemplo), los fabricantes de armas de fuego de Birmingham y Amsterdam, de lingotes de hierro en Suecia, de coñac en Francia y de ron en Newport, por no hablar de los productores de cuentas de cristal de Venecia y Holanda y de los propietarios de refinerías de azúcar cerca de importantes puertos de Europa y Norteamérica.

Resulta sumamente difícil calcular el impacto que tuvo en África, pues no se sabe con certeza cuál era su población antes de 1850. Con todo, de los millones de esclavos sacados de África, la mayoría no formaba parte de una población ya esclava; eran granjeros o miembros de familias de granjeros, a los que otros africanos privaban de repente de su libertad en respuesta a lo que un economista moderno podría llamar «la creciente demanda externa». El profesor W. M. Macmillan alega en su *Africa Emergent* (*África emergente*) que durante siglos África estuvo subpoblada. Atribuyó el atraso de ese continente a la «falta de recursos humanos» que pudiesen domar un entorno inhóspito. Por su parte, el doctor Kenneth Dike, el más eminente de una generación de historiadores africanos de los años sesenta del siglo XX, insistió en

que fuera cual fuese la situación en África central, la afirmación de Macmillan no podía aplicarse al territorio de los ibo, en lo que es ahora el sudeste de Nigeria, en cuya historia el «factor condicionante» más importante ha sido el anhelo de poseer tierras.

La verdad es que la reproducción normal de una población fértil habría añadido como mínimo la misma cantidad de habitantes, si no más, que los que podrían haberse perdido con la trata. Después de todo, las estadísticas sugieren, en su mayoría, que sólo un tercio de los esclavos transportados fueron mujeres, aun cuando casi todas estuviesen en edad fecunda. Incluso podría decirse que para una población en rápido crecimiento, la exportación de algunos de sus miembros podría suponer un alivio frente a la inevitable presión sobre los recursos. Si, como parece posible, había a principios del XVIII unos veinticinco millones de africanos, con un índice de crecimiento del, digamos, diecisiete por mil cada diez años, la trata de exportación (digamos que del cero con dos por ciento por año) habría frenado el aumento de la población, puesto que la tasa de exportación de esclavos y la del crecimiento natural serían más o menos equivalentes. Además, la introducción de dos maravillosos cultivos americanos, el maíz y la yuca, compensaron en cierta medida la pérdida demográfica provocada por la trata atlántica.

La trata tuvo consecuencias políticas obvias. Reforzó las monarquías o tribus que colaboraban con los europeos, sobre todo, por supuesto, las de las costas. Las riquezas obtenidas con la venta de esclavos permitieron a algunos gobernantes desplegar hacia el interior sus actividades políticas y comerciales. El incremento de la trata ayudó a algunos Estados, como el de Dahomey, a ampliarse y consolidarse; pero evitar la trata no impidió que Benin madurara como Estado. Más que impulsar a los monarcas africanos a librar guerras, cosa que siempre habían hecho, la trata debió alentarlos a capturar más enemigos que antes, en lugar de matarlos. A menudo, como resultado de la trata, las comunidades costeras dispersas extendían su territorio, se centralizaban en lo político y se especializaban en lo comercial, posiblemente por el deseo de los tratantes europeos de recoger cargamentos enteros en un único puerto; así, la ciudad de Nuevo Calabar desarrolló su propia y vigorosa versión de monarquía; en 1750 los efik habían excluido a los demás africanos del contacto con los europeos, y en el siglo XIX su jefe político, el duque Ephraim, de Duke Town, poseía el control político de toda la trata local y dominaba su ciudad sin haber sido nombrado gobernante, al igual que los Médicis en Florencia; pero, pese a su importancia en la trata costera, Calabar era una ciudad diminuta comparada con los poderosos imperios del interior. Y no parece que pueda atribuirse a la trata atlántica el auge y la caída de éstos, desde el de los songhai hasta el de los oyo, ni el de los reyes vili de Loango o los del Congo y las diversas monarquías de lo que es ahora Angola.

Aparte de los efectos sobre la población, la trata afectó otros aspectos de la economía africana. Propició el concepto de una nueva

divisa; así, en el delta del Níger las cauríes se convirtieron en objeto de trueque general, desplazando el hierro, aunque los lingotes de hierro, las barras de cobre y las manillas de latón tuvieron su importancia. No obstante, las cauríes ya circulaban en «Guinea» antes de que atracaran allí las primeras y funestas carabelas portuguesas.

En la agricultura costera africana, la trata atlántica estimuló el cultivo del arroz, de la batata y, más tarde, de la yuca y del maíz, a fin de abastecer a los buques negreros o de alimentar mínimamente a los cautivos encerrados en las prisiones (o *captiveries* en la terminología francesa) antes de ser embarcados. El éxito de la trata como comercio significó también un revés para muchas antiguas empresas, como el comercio en aceite de palma, en resina, en ganado, en nueces de cola o en marfil, que, mal que bien sobrevivieron —en especial la primera— y revivieron en el XIX. Sólo el oro continuó compitiendo eficazmente con la trata.

La trata atlántica debió de incitar el espíritu emprendedor de los africanos. La mayoría de capitanes europeos se percató de que sus socios africanos sabían tanto de las prácticas europeas como los europeos de las africanas. La era de la trata conllevó también mayor número de ferias y un incremento en el comercio en general, del que la trata formaba sólo una parte. Los africanos que participaban en ella, sin embargo, se beneficiaron mucho e invirtieron creativamente parte de su riqueza; el empleo aumentó gracias a la prosperidad de los depósitos; además la trata precisaba cargadores, remeros para las canoas y guardias en todos los puertos de la costa occidental africana.

Resulta interesante especular sobre cuál fue el efecto de las importaciones derivadas de la trata; los pueblos africanos que participaban en ella escogían cuidadosamente las mercancías por las que trocaban los esclavos, de modo que a menudo los buques negreros tenían que ser emporios flotantes, pues un tratante europeo parecería ridículo si llegaba a Loango, por ejemplo, con un cargamento de aguardiente y un buque anterior ya hubiera vendido al gobernante o a los mercaderes toda el que necesitaban.

Como hemos apuntado repetidamente, la mercancía que más se cambiaba por esclavos era la textil. La importación de telas de algodón o lana no supuso el desarrollo de la confección, pues los africanos se limitaban a envolverse en ellas, pero tampoco influyó negativamente en la hilandería, la tejeduría o el teñido locales. Diríase incluso que en muchos lugares aumentó la producción de tejidos de lana, pues pese a la aparente abundancia de telas importadas, éstas seguían siendo lo bastante escasas en zonas remotas de, digamos, el sudeste de Nigeria, para no competir con los productos locales tradicionales, ni en calidad ni en cantidad.

Lo más interesante de la trata es que en los quinientos años de contacto constante entre europeos y africanos, éstos no imitaran mayormente a aquéllos. La renuencia de los africanos a europeizarse puede verse como una debilidad, pero lo explicaría mejor la innata

fuerza de la personalidad africana, que no se deja dominar por la influencia externa, por mucho contacto político y comercial que mantenga con el extranjero.

A partir del siglo XVI algunos sacerdotes y monjes criticaron que los europeos revivieran la esclavitud; algunos protestantes también se sintieron incómodos. La actitud piadosa de fray Pedro Claver en los muelles de Cartagena de Indias merece mayor reconocimiento; pero sus denuncias y las de otros cayeron en oídos sordos, y en cuanto países como Inglaterra empezaron a comerciar con africanos hubo poca oposición a ello, hasta el XVIII. El movimiento abolicionista que surgió entonces fue resultado, primero, de la difusión de ideas que aparecían en folletos y libros publicados sin censura, cosa que sólo era posible en Gran Bretaña y Estados Unidos, y, en menor medida, en Francia; en segundo lugar, se debió a la conversión al abolicionismo de una secta protestante, la de los cuáqueros, que habían participado en la trata y sabían perfectamente a lo que se enfrentaban. Es dudoso que la abolición hubiese triunfado cuando lo hizo de no ser por la capacidad que tenía el movimiento de los cuáqueros de organizar, primero a sus miembros y, luego, a quienes no lo eran.

Con el tiempo el esforzado empeño de filántropos en Francia, Norteamérica y Gran Bretaña, y más tarde en España, Brasil y otros lugares, en la prensa, en el Parlamento y en la diplomacia, consiguió la abolición de la trata atlántica y de la esclavitud en las Américas; esto preparó el terreno para el inicio, al menos, de la abolición de la esclavitud y de la trata en África. La experiencia de lo ocurrido entre 1808 y 1860 sugiere que el fin de la trata fue producto, no de que «la esclavitud como medio de producción obstaculizó el crecimiento agrario e industrial», como manifestó el historiador francés Claude Meillassoux, sino de la obra de varias personas, entre ellas la de escritores como Montesquieu, que fue esencial. Los héroes fueron Thomas Clarkson y Wilberforce, en Gran Bretaña; Benezet y Moses Brown, en Estados Unidos, y Benjamin Constant y otros amigos y parientes de madame de Staël, en Francia. La eficacia del primer gobierno de Louis Philippe, sobre todo de su ministro de Marina, conde Argout, demostró que un dirigente resuelto puede conseguir mucho. No debemos olvidar a Isidoro Antillón, que habló por primera vez contra la trata en 1802 y que quizá fue asesinado por manifestar su opinión en Cádiz en 1811, como también deben tener su lugar en el panteón otros abolicionistas hispanos, entre ellos Labra y Vizcarrando. En su visita al Parlamento británico en 1995, Nelson Mandela recordó a Wilberforce, pero pudo haber mencionado a otros, por no hablar de la flota británica en África occidental. En Brasil, la oposición de dom Pedro a la trata fue continua y deberíamos retener los nombres de varios políticos (culminando con Soares de Souza), en Angola.

Ningún abolicionista francés, norteamericano o español habría aceptado el famoso juicio de Lecky, el historiador irlandés del siglo XIX, según el cual «la incansable, nada ostentosa o gloriosa, cruzada de Inglaterra contra la esclavitud podría figurar entre las tres o cuatro páginas perfectamente virtuosas comprendidas en la historia de las naciones». La arrogancia y el agresivo placer que derivaban los británicos al interferir en el comercio de otros países hizo que costara perdonar la conducta de su armada, como señalaron Richard Cobden, John Bright y hasta Gladstone. Con todo, Gran Bretaña estuvo a la cabeza de la abolición y eso sin duda compensa su arbitrariedad.

Todo historiador de la trata sabe que existe un enorme hueco en su cuadro. El esclavo es un participante silencioso. Se puede descubrir al esclavo en un grabado del siglo XVII sobre Benin que forma parte del famoso libro de viajes de Jean Barbot; algo se aprende acerca de algunos esclavos en los informes de Eustache de Fosse, del XV, o de De Marees, en el XVI; en el del sieur de la Courbe y el de Bosman, en el XVII, así como en las incontables memorias del XVIII, entre ellas la de Alexander Falconbridge y la del capitán Landolphe. El gran escritor español Pío Baroja presenta un vívido retrato novelado de la vida de los capitanes negreros del XIX; también del XIX son los espléndidos dibujos de Maurice Rugendas, algunos de los cuales figuran en el presente libro. Se encuentran algunos testimonios directos de esclavos en el XVIII y en el XIX, a varios de los cuales mencionamos en el primer apéndice; el mejor lo constituye sin duda la memorable obra de Equiano, al que hemos citado varias veces. Pero el material es lamentablemente exiguo. Además, el historiador no puede saber si estos portavoces hablan realmente en nombre de los cautivos cuya suerte a lo largo de cinco siglos ha seguido como ha podido. El esclavo sigue siendo un guerrero desconocido, invocado por moralistas a ambos lados del Atlántico, recordado ahora en los museos de los que fueran puertos negreros, desde Liverpool hasta Elmina; no obstante, no habla y es, por tanto, remoto y elusivo. Como los esclavos de la antigüedad, los africanos sufrieron, pero un novelista como Mérimée puede describir su angustia mejor que un historiador. No cabe duda, sin embargo, de que la dignidad, la paciencia y la alegría de los africanos en el Nuevo Mundo constituyen el mejor de todos los homenajes.

PRIMER APÉNDICE

ALGUNOS DE LOS QUE VIVIERON PARA CONTARLO

Se ha identificado a una exigua minoría de los cautivos de los buques negreros y de éstos la mayoría eran hombres —que no mujeres— de los siglos XVIII y XIX que atestiguaron en investigaciones llevadas a cabo en Londres o con quienes conversaron misioneros y protoantropólogos, en Sierra Leona. Algunos, como el protagonista del *Tamango* de Mérimée o el resuelto Tambo, encabezaron rebeliones implacables o tuvieron tanto éxito que permanecieron en la mente de los *négriers*. Se ha hecho la crónica de la adaptación a la esclavitud en Jamaica de algunos reyes o reinas, o al menos no se les ha olvidado, como la madre del rey Gezo de Dahomey. Las pocas descripciones que existen del inmenso mercado de esclavos en Brasil son del siglo XIX, entre ellas la de Mahommah G. Baquaqua; lo vendieron en Pernambuco y llevaron a Río; tras numerosos intentos de huir a Brasil, consiguió la libertad al saltar por la borda en un buque que se dirigía a Nueva York.

Entre las escasas travesías que acabaron bien está la de Equiano, mencionado varias veces en el presente libro; así como el curioso caso de Ayuba Suleiman Diallio, un fulbe al que los europeos nombraron Job Ben Solomon, hijo de un mullah de Bondu, una ciudad en lo alto de un afluente del río Senegal. En 1730 se dirigía hacia el río Gambia a vender esclavos; más abajo, en Joar, unos hombres no musulmanes lo robaron, lo secuestraron y vendieron al capitán Pike del *Arabella*, un negrero inglés, quien lo transportó a Maryland. Allí, durante un año, fue esclavo de Vachell Denton, de Annapolis, hombre amable que lo vendió a un tal señor Tolsey, propietario de una plantación de tabaco en la isla de Kent, en el río Potomac. Ben Solomon pudo por fin enviar una carta en árabe a su padre vía Londres; James Oglethorpe, a la sazón director de la Real Compañía Africana, que estaba a punto de emprender la colonización de Georgia como penal, mandó traducir la misiva en Oxford; también mandó a Maryland a por Job, y Hans Sloane le dio empleo en Inglaterra. Sloane, botánico y cofundador del British Museum, había pasado la juventud en Jamaica, gracias a lo cual pudo realizar su catálogo de plantas jamaicanas; a la sazón era presidente de la Royal Society y promotor con Oglethorpe de Georgia como colonia penal; vio que Job dominaba perfectamente el árabe y se sabía casi todo el Corán de memoria;

entonces, él o el duque de Montagu, conocido por su posición a favor de los africanos y por jugar bromas pesadas, presentó a Job en la Corte. Después de catorce meses en Londres, Job regresó a África, cargado de regalos de la reina Carolina y del duque de Cumberland. En una carta que dirigió al señor Smith, su maestro de escritura en la escuela de Saint Paul, describió su regreso a Bondu y «cuán exaltados y asombrados se sintieron [sus viejos amigos] al verme llegar; dejaré que adivine, por ser imposibles de describir, el éxtasis y los placeres que experimenté. Las lágrimas se abrieron paso y al poco rato nos tranquilizamos lo bastante para conversar. Con el tiempo les conté, a ellos y al país, cómo la compañía me había liberado y llevado a zonas más lejanas de lo que son capaces de imaginar, de Maryland a Inglaterra y de allí, primero a Gambia... También les hablé de los favores que me dispensaron la reina, el duque de Montagu y otras personas generosas».

Unos años después, Job se hallaba sentado debajo de un árbol en Damasensa, no lejos de la isla de los Elefantes, en el río Gambia, en compañía de Francis Moore, el capitán negrero inglés cuyos perspicaces recuerdos hemos citado en varias ocasiones, cuando vio a varios de los hombres que le habían capturado unos años antes. Moore le convenció de que les hiciera preguntas en lugar de matarlos. Explicaron que el rey, su amo, se había matado accidentalmente al disparar una de las pistolas que el capitán Pike le había dado a cambio de Job, por lo cual éste dio gracias (a Alá, por supuesto), por hacer que el rey se matara con aquello que había recibido a cambio de venderlo a él, Job, como esclavo. Sin embargo, más tarde reconoció que habría perdonado al rey si siguiera vivo, «porque, de no haber sido vendido no habría aprendido... la lengua inglesa, ni ninguna de las hermosas y útiles cosas que ahora poseo, ni habría sabido que en el mundo existe un lugar como Inglaterra, ni gentes tan nobles y generosas como la reina Carolina, el príncipe Guillermo [duque de Cumberland], el duque de Montagu, el conde de Pembroke, el señor Holden, el señor Oglethorpe y la Real Compañía Africana».

Job no fue el único esclavo que regresó después del cautiverio en las Américas. En 1695, un intruso danés, el capitán Frans Van Goethem, capturó a un príncipe sonyo; los tratantes africanos de la zona dominada por los sonyo (ahora Angola) hicieron que la trata fuera imposible si no les devolvían al cautivo, por lo que la Compañía Holandesa de África Occidental lo encontró en Surinam y lo mandó de vuelta, pasando por Holanda.

Jean Barbot relataba cómo un tal Emanuel, gobernador de una gran ciudad, le explicó que su rey lo había vendido «como esclavo a un capitán holandés que, al ver en mí un buen criado durante la travesía a las Indias occidentales... me llevó a Holanda, donde pronto aprendí a hablar bien el holandés y al cabo de unos años me manumitió. Fui de Holanda a Francia, donde pronto aprendí la lengua en la que me oye hablarle ahora. De allí, fui a Portugal, cuya lengua dominé con mayor facilidad que el francés o el holandés. Después de

viajar varios años por Europa, decidí regresar a mi país y aproveché la primera oportunidad que se me presentó. En cuanto llegué fui a ver al rey... y, habiéndole contado mis viajes... añadí que había vuelto para ponerme de nuevo en sus manos, como esclavo si le parecía adecuado. El rey no sólo no me rebajó a tal posición, sino que me dio una de sus hermanas en matrimonio y me nombró alcaide o gobernador de esta ciudad...».

También hemos de recordar a «Jack Rodney», un primo del rey Naimbanna de Sierra Leona. Un capitán negrero inglés le pidió que pilotara un buque negrero por el río Sierra Leona desde la isla de Bence. Rodney aceptó, a condición de que lo dejaran en el pequeño puerto de Robanna, pero el capitán dijo que lo dejaría más abajo, en la desembocadura. En lugar de hacerlo así, lo llevó a Jamaica, donde Rodney habló con el gobernador y a la larga consiguió regresar a su país. Mungo Park se encontró con un criado africano, Johnson, al que habían llevado a Jamaica como esclavo; después de que lo manumitieran Johnson también logró regresar a su tierra.

Quizá la historia más curiosa sea la de Thomas Joiner, que empezó como esclavo trovador en el río Gambia. Lo vendieron en Jamaica, obtuvo su libertad, aprendió a leer y escribir inglés y ganó dinero suficiente para regresar a África; en Gorée, hacia 1810, se convirtió en mercader, pero no de esclavos; se mudó de nuevo al río Gambia, donde en 1830 era ya el principal propietario de barcos y su bergantín, el *General Turner*, de sesenta y siete toneladas, era el navío más grande en lo alto del río.

Existen varios relatos de esclavos que en el siglo XIX regresaron a África desde Brasil: como cuatro mujeres manumitidas de Benguela, en 1832. Cabe señalar que a veces los deportaban a África para castigarlos. En 1930 a treinta y cinco destacados ciudadanos de Cabinda los devolvieron a África desde Río porque unos tratantes los habían invitado a cenar en el barco y los habían secuestrado; en 1835 unos sesenta africanos de «Mina» compraron su pasaje de Río a la Costa de Oro; en 1852 unos sesenta «musulmanes» de la misma zona pagaron ochocientas libras al capitán Duck del buque inglés *Robert* para que los llevara, no sin antes asegurarse de que en aquella parte de la costa ya no hubiese tratantes; en los años cincuenta y sesenta, numerosas asociaciones dedicadas a salvar a los esclavos en Brasil recababan fondos para que sus miembros regresaran a África. De modo que en la costa africana, desde Dahomey hasta Angola, pronto hubo numerosos pequeños asentamientos —con nombres como Pernambuco, Puerto Rico o Martinica— de esclavos que regresaban de las Américas.

EL JUICIO DE PEDRO JOSÉ DE ZULUETA EN LONDRES POR COMERCIAR CON ESCLAVOS

En 1841 en Londres, Pedro José de Zulueta fue acusado de equipar y usar en 1840 un buque, el *Augusta*, con el fin de comerciar con esclavos. Zulueta era hijo de un próspero mercader de Londres, primo y a menudo socio del plantador y tratante Julián Zulueta en Cuba, y socio del tratante Pedro Blanco. Lo procesaron junto con Thomas Jennings, que capitaneaba el barco cuando lo detuvieron en el afamado río Gallinas, en lo que es ahora Liberia. El cargamento de veintinueve pipas de tabaco, cincuenta cajas de armas, una de catalejos, diez barriles de objetos de cobre, ciento treinta y cuatro balas de mercancías no identificadas (probablemente tejidos), mil seiscientos cazos de hierro y dos mil trescientos setenta barriles de pólvora, parecía sospechoso pues éstos eran los productos que solían usarse para la trata. La acusación demostró que en 1839 el *Augusta* navegaba con pabellón ruso con el nombre de *Gollupchick*, capitaneado por Thomas Bernardos al mando de una tripulación principalmente española. Lo detuvo un oficial de la armada británica, el capitán Hill, pero el tribunal de Sierra Leona declaró que no podía actuar contra un barco ruso, aunque a bordo llevara equipo obviamente apto para la trata; en opinión del capitán Hill había «más barriles de agua de los necesarios para un barco mercante normal... una cocina lo bastante grande para una olla enorme, rejillas cubiertas por tablas provisionales...».

Zulueta y Co. compró el buque en Portsmouth por seiscientas cincuenta libras. Según la acusación, le cambió el nombre por el de *Augusta* y lo mandó al río Gallinas, como parte de un acuerdo con la conocida firma de Pedro Martínez, tratante de Cádiz con sucursal en La Habana. La firma de Pedro Blanco, socio de Carballo, de Cádiz, realizaría los pagos en La Habana. Pese a la falta de instrucciones que especificaran por escrito que el buque debía embarcar esclavos en el río Gallinas, la acusación argumentó que no podía tener otra misión, puesto que en dicho lugar sólo había barracones para esclavos.

El *Augusta* recogió una parte de su cargamento en Liverpool y el resto en Cádiz. El capitán Hill volvió a detenerlo en alta mar cerca del Gallinas y se sorprendió al comprobar que se trataba del *Gollupchick* y que éste navegaba de nuevo por la costa de África occidental, aunque con otra bandera.

La acusación tenía un punto débil, a saber, que cuando lo detuvieron, a bordo del *Augusta* no había equipo que encajara con la descripción de Canning como apto para la trata. Sin embargo, el capitán Hill afirmó que cualquier buque podía convertirse muy pronto en negrero, y varios testigos declararon que en el río Gallinas no había más comercio que el de esclavos, de modo que, si el *Augusta* se dirigía allí, sólo podía hacerlo para adquirir esclavos. Pero, ¿lo sabía Zulueta? Como la acusación no pudo probar que lo sabía, el jurado le declaró no culpable.

Vista la comprobación de que en el río Gallinas no había más comercio que el de la trata y que tanto Pedro Blanco como Pedro Martínez eran importantes tratantes (el juez H. W. Macaulay se refirió al último como el principal tratante del mundo), el veredicto parece muy generoso. Antes del juicio, Zulueta había dicho a una comisión especial de la Cámara de los Comunes que ni él ni su padre ni su abuelo tenían «intereses de ninguna clase en la trata, ni sacaban provecho alguno de ella ni tenían relación con ella» y le creyeron. Sin embargo, Pedro Blanco solía girar sus letras a cargo de Zulueta & Co. en Londres; por añadidura, unas pruebas posteriores, que no llegaron a tiempo para el juicio, demostraban que el cargamento del *Augusta* tenía por destino tres conocidos tratantes del río: José Pérez Rola, Ángel Ximénez y José Álvarez.

ESTADÍSTICAS APROXIMADAS

I. BUQUES

país	viajes	esclavos transportados
Portugal (incluyendo Brasil)	30 000	4 650 000
España (incluyendo Cuba)	4 000	1 600 000
Francia (incluyendo las Indias occidentales francesas)	4 200	1 250 000
Holanda	2 000	500 000
Gran Bretaña	12 000	2 600 000
Norteamérica británica y Estados Unidos	1 500	300 000
Dinamarca	250	50 000
Otros	250	50 000
Total	54 200	11 000 000

II. ESCLAVOS ENTREGADOS EN

Brasil	4 000 000
Imperio español (incluyendo Cuba)	2 500 000
Indias occidentales británicas	2 000 000
Indias occidentales francesas (incluyendo Cayena)	1 600 000
Norteamérica británica y Estados Unidos	500 000
Indias occidentales holandesas (incluyendo Surinam)	500 000
Europa (incluyendo Portugal, las islas Canarias, Madeira, las Azores, etc.)	200 000
Total	11 328 000

III. Origen de los esclavos

Senegambia	2 000 000
Costa de Barlovento	250 000
Costa de Marfil	250 000
Costa de Oro (ashanti)	1 500 000
Costa de los Esclavos (Dahomey, Adra, Oyo)	2 000 000
de Benin a Calabar	2 000 000
los Camerunes/Gabón	250 000
Loango	750 000
Congo/Angola	3 000 000
Mozambique/Madagascar	1 000 000
Total salidos de puertos africanos	13 000 000

IV. Primer empleo en las Américas

Plantaciones de caña	5 000 000
Plantaciones de café	2 000 000
Minas	1 000 000
Criados	2 000 000
Campos de algodón	500 000
Campos de cacao	250 000
Construcción	250 000
Total	11 000 000

Notas: 1) La discrepancia entre las cifras estimadas y la cifra total de «diez millones o más» que figura en la contracubierta, es, por supuesto, mínima y se debe al redondeado. No se puede esperar una cifra exacta.

2) Ralph Austin, en «The Transharan Slave Trade» en *The Uncommon Market*, Henry A. Gemery y Jan S. Hogerdorn (editores, Nueva York), calcula que 7 450 000 esclavos fueron transportados a través del Sahara entre los años 650 y 1900 de nuestra era.

PRECIOS DE LOS ESCLAVOS
1440-1870

Estos precios son meramente indicativos. Puede decirse que los precios subieron gradualmente durante toda la era de la trata, aunque a finales del siglo XVIII el de los esclavos en África se acercaba demasiado al precio en las Américas para que los tratantes se sintieran complacidos. En el XIX los precios subieron en las Américas (Cuba y Brasil) y cayeron en África, por lo que hubo quienes hicieron grandes fortunas.

Quinta década del XIV en Senegambia: un caballo por veinticinco o treinta esclavos.
1500 en la Costa de Guinea: de doce a quince manillas.
1500-1510 en Sevilla: una media de veinte ducados.
1500-1510 en Senagambia: un caballo por seis, siete u ocho esclavos; en Benin: veinte a veinticinco manillas.
1504 en Lisboa: 5 300 réis.
1550 de ochenta a noventa ducados.
1552 en Lisboa: hasta 50 000 réis.
1556 en América: cien ducados fijados por cédula, en el Caribe; ciento diez, en la costa septentrional de Sudamérica y gran parte de Centroamérica; ciento veinte, en Nueva España y Nicaragua; ciento cuarenta, en Nueva Granada; ciento cincuenta, en Perú y el Río de la Plata y ciento ochenta, en Chile.
1593: precio medio de veinte mil a treinta mil réis.
1594-1595: el precio sube hasta entre setenta y cinco y ochenta pesos por esclavo angoleño.
1595 en Lima: setecientos veintisiete pesos por un esclavo ladino, debido a los costes adicionales del transporte.
1612 en Brasil: veintiocho mil reales por esclavos en la flor de la vida, fuertes y saludables.
1615 en México: ochocientos pesos por un esclavo varón con experiencia en cañaverales.
1620: doscientos veinte a trescientos quince pesos por un esclavo guineano, doscientos por un angoleño.
Hacia 1650: diez cabess (cuarenta mil cauríes) por esclavo.
1654: los holandeses cobran dos mil libras de azúcar por esclavo.
1657 en Brasil: veintidós mil reales por pieza, otros a menor precio, hasta doce mil reales.

1657: los españoles ofrecen doscientos reales (de a ocho) a los holandeses, además de fuertes impuestos de ciento trece ochavos.
1698 en Madagascar: por valor de diez chelines en mercancías inglesas; en Guinea, el precio sube de tres a cuatro libras.
Fines del XVII en Lima: el precio no baja de seiscientos pesos de plata.
1700: Grazilier, en el *Albion*, compra dos mil novecientos esclavos por veinticuatro o veintiséis lingotes cada uno, pero en 1701 el precio baja a doce lingotes por los varones y nueve por las mujeres en Calabar.
1700 en Barbados: cuarenta y cuatro libras por varón, veintitrés por muchacho y dieciséis por muchacha.
1700-1704 en Barbados los precios oscilan entre veintitrés y dieciséis libras por esclavo.
1700-1750 en Virginia: de veintiocho a treinta y cinco libras por esclavo.
1702 en el río Gambia: André Brüe informa de que los nativos venden los esclavos por entre diez y quince lingotes cada uno y los portugueses los venden por treinta.
1750 en África: quinientas libras francesas por esclavo.
1750-1800 en Virginia una media de cuarenta libras.
Sexto decenio del XVIII en la desembocadura del río Gambia: de doce a dieciséis libras.
1753 en la Costa de Oro: dieciséis dólares por esclavo; en la costa de Barlovento: de doce a catorce libras por esclavo; en las Indias occidentales: treinta y cinco libras por esclavo.
1800 en Cuba: noventa dólares por cabeza, según Humboldt.
1801-1810 en Senegambia: veintinueve libras con cinco chelines y dos peniques y medio por esclavo.
1802 en Buenos Aires: trescientos pesos por esclavo si llegaba directamente de África.
1807 en Bahía: cien dólares por esclavo de la costa da Mina y ochenta dólares por los esclavos de Angola, menos apreciados.
1810 en Brasil: de ciento cincuenta a doscientos dólares por esclavo.
1811-1815 en Bahía: ciento cincuenta mil réis (cuarenta y cinco libras) por «un buen esclavo», según el cónsul británico, Lindemann, que calculó que en Chile los esclavos valían de ciento treinta a ciento cincuenta libras cada uno.
1848 en Brasil: cuatrocientos mil réis o de cuarenta y cinco a cincuenta libras por esclavo.
1851 en Mozambique: entre tres y cinco dólares por esclavo; en Pongas: unos doce dólares por esclavo; en Luanda: entre catorce y dieciséis dólares cada uno.
1852 en Cuba: setenta y cinco dólares por esclavo.
1859 en Cuba: setecientos dólares cada uno; los viejos y los jóvenes, trescientos dólares; en Estados Unidos después del incidente del *Wanderer*: mil ciento cincuenta y un dólares por una muchacha

de diez años, mil setecientos cinco dólares por una que tuviera un hijo y quinientos dólares por los ancianos.

1860 en Estados Unidos: quinientos dólares por esclavo.

1864 en Cuba: entre mil doscientos cincuenta y mil quinientos dólares cada uno.

Quinto apéndice

EL VIAJE DEL «ENTERPRISE»

He escogido este viaje porque su documentación ha sobrevivido entera, sus ganancias fueron considerables y la familia y los herederos de su propietario, Thomas Leyland, son interesantes.

El viaje en 1803 a Bonny (actual Nigeria), y de allí a La Habana, del buque de Liverpool *Enterprise*, propiedad de Thomas Leyland y capitaneado por Cesar Lawson.

CARTA DE INSTRUCCIONES A CESAR LAWSON

Liverpool, a 18 de julio de 1803

Señor,

Ya que nuestro buque, el *Enterprise*, a cuyo mando le nombramos, está presto para zarpar, debe usted ir, como pueda, a Bonny, en la costa de África. Adjunto factura del cargamento que ha de cambiar por negros en la flor de la vida, marfil y aceite de palma. Por ley este buque tiene permiso para transportar cuatrocientos negros y pedimos que de ser posible todos sean varones; en todo caso, compre tan pocas hembras como pueda, porque buscamos un puerto español en el que disponer del cargamento, donde es difícil vender hembras. Al seleccionar a los negros sea muy exigente; escoja sólo los de buen cuerpo y fuertes, y no compre ninguno de más de veinticuatro años de edad, pues es posible que vaya usted a Jamaica, donde, como sabe, por los que sobrepasen esta edad se ha de pagar un impuesto de diez libras por cabeza. Mientras los esclavos se encuentren a bordo, permítales cualquier indulgencia que no merme su propia seguridad y no deje que sus oficiales los maltraten o insulten. Tal vez pueda usted adquirir, a precio razonable, aceite de palma, pues es probable que aquí se venda a buen precio, por lo que compre cuanto pueda con lo que le sobre del cargamento que lleva. Nos hemos constituido en corsarios respecto a la república francesa y bátava, y si tiene usted la suerte de encontrar y capturar uno de sus navíos, mándelo a este puerto, al mando de un capitán y suficientes tripulantes nuestros y una orden de

misión, pero no moleste a ningún buque neutral, pues nos acarrearía una costosa demanda y el pago de una gran suma por daños. Una parte considerable de nuestra propiedad a vuestro mando no estará asegurada y esperamos sinceramente que intente eludir los cruceros del enemigo, que son numerosos, por lo que puede esperar que lo ataquen en cualquier momento. Guarde usted una disciplina estricta y constante a bordo; no permita que sus oficiales o tripulantes se embriaguen, pues seguro que si lo hacen provocarán algún incidente desafortunado, como una insurrección, un motín o un incendio. Que los tripulantes cuenten con una cantidad normal de provisiones, etc., y cuide muy bien a los que enfermen. Debe mantener el navío limpio y asegurarse de que no roben, descuiden o derrochen sus provisiones. En cuanto haya terminado de llevar a cabo su comercio y haya embarcado suficiente ñame, madera, agua y otros suministros necesarios para el Pasaje Medio, zarpe a toda vela hacia Barbados y al llegar allí visite a los señores Barton, Higginson & Cía., que le darán instrucciones nuestras para el resto de su viaje. No deje de escribirnos en cuanto tenga la oportunidad y adjunte siempre una copia de su carta anterior.

De la Casa en las Indias Occidentales, que podrá vender su cargamento, recibirá su comisión de dos libras de cada doscientas dos percibidas con la venta, y una vez deducida esta suma, además de la comisión del piloto mayor y la del médico, las gratificaciones y el pago a los tripulantes, recibirá cuatro libras de cada ciento cuatro libras sobrantes. Su piloto mayor, el señor James Cowill recibirá dos esclavos por cargamento, una vez deducidos los aranceles de cualquier índole que deba usted pagar en el puerto en que venda el cargamento; su médico, el señor Gilbert Sinclair, recibirá una media de dos esclavos por cargamento, menos los mencionados aranceles y un chelín por cada esclavo vendido. Dados estos pagos, ni usted, ni su tripulación ni nadie ha de comerciar directa o indirectamente por cuenta propia; si lo hiciere perdería todo derecho a toda comisión que se le deba por este viaje. En caso de que usted muriese, su piloto mayor, el señor Cowill le sucederá al mando del buque y acatará con diligencia estas y cualesquier órdenes que siguieren. Que el capitán que ponga usted a bordo de cualquier barco que usted capture ice una bandera blanca a proa y en el palo mayor al aproximarse a este puerto, y recibirá una respuesta desde el faro.

Esperamos que tenga usted un viaje muy feliz y próspero, sus seguros servidores,

THOMAS LEYLAND, 1/2 acciones
R. BULLIN, 1/4 de acciones
THOMAS MOLYNEUX, 1/4 de acciones

P. D. Si captura usted un buque al este del cabo de Buena Esperanza, mándelo a Falmouth y aguarde sus órdenes. En caso de que capturara usted un buque de Guinea con esclavos a bordo, mándelo a los señores Bogle, Jopp & Co., de Kingston, en Jamaica.

Acuso recibo de las órdenes de los señores Thomas Leyland & Cía. de las cuales ésta es una copia fidedigna, y me comprometo a acatarlas, al igual que cualquier orden futura, con la única salvedad de los peligros del mar, firmado por mí este 18 de julio de 1803

CESAR LAWSON

INFORME

Zarpé de Liverpool el 20 de julio de 1803.

El 26 de agosto detuve el bergantín español *St. Augustin*...

El 10 de septiembre capturé de nuevo el *John* de Liverpool... con doscientos sesenta y un esclavos a bordo...

(En enero de 1804, el *Enterprize* llegó a La Habana y vendió trescientos noventa y dos esclavos.

El 28 de marzo zarpó de La Habana y llegó a Liverpool el 26 de abril de 1804.)

EQUIPAMIENTO DEL BUQUE

El equipamiento costó ocho mil dieciocho libras con nueve chelines y siete peniques, de los cuales la parte más importante fue el coste del buque (dos mil cien libras) y el pago al carpintero (mil trescientas cuarenta libras con nueve chelines y once peniques). El anticipo para los tripulantes, sesenta y cinco en total, incluyendo el capitán, fue de setecientas veintisiete libras con catorce chelines.

CARGAMENTO

El cargamento costó nueve mil cincuenta libras con ocho chelines y ocho peniques; la mercancía más costosa fue la de tejidos indios [*indiennes*] (tres mil ciento noventa y siete libras con ocho peniques); otras mercancías importantes eran: pólvora y neptunes (novecientas cuarenta y dos libras con diecinueve chelines y tres peniques), calicoes y pañuelos (novecientas dieciocho libras con catorce chelines), brandy (seiscientas veinte libras), armas (cuatrocientas ochenta y cuatro libras con catorce chelines y seis peniques), tejidos de Manchester (cuatrocien-

tas cuarenta y seis libras con diecisiete chelines), cuentas (cuatrocientas catorce libras con once chelines y cuatro peniques) y hierro (trescientas cincuenta y siete libras con diecisiete chelines). Había también objetos de cobre, manillas, artículos de metal, lingotes de plomo, habichuelas partidas y secas, *red ells*, objetos de barro, vino (de Thomas Leyland & Co.), gorras de estambre, sombreros, sillas, bastones y sombrillas y, en menor cantidad, medicamentos (veintidós libras con trece chelines y seis peniques).

NOTA BIBLIOGRÁFICA

Las colecciones de documentos más importantes son las de J. W. Blake, *Europeans in West Africa 1466-1559*, Hakluyt Society, 2 vols. (Londres, 1942); V. Magalhães-Godinho, *Documentos sobre a expansão portuguesa*, 3 vols. (Lisboa, 1943-1946), y, por encima de todos, Elizabeth Donnan, *Documents Illustrative of the Slave Trade to America* (Washington, 1930), obra espléndida, aunque presta poca atención a la trata portuguesa y al siglo XIX y un repaso algo superficial del imperio español. Acerca de la antigüedad: Thomas Wiedemann, *Greek and Roman Slavery* (Londres, 1981). Sobre el Medievo árabe: J. M. Cuoq, *Recueil des sources arabes concernant l'Afrique occidentale du VIIe au XVIe siècle* (París, 1985). Jean Cuvelier y Jadin, *L'Ancien Congo d'après les archives de la Vaticane* (Bruselas, 1954) contiene algún material interesante, al igual que Frédéric Mauro, *Le Brésil au XVIIème siècle, documents inédits* (Coimbra, 1963). Se encuentran documentos útiles acerca de la trata norteamericana en el siglo XIX en Norman Bennett y George E. Brooks Jr., *New England Merchants in Africa* (Boston, 1965). Esperemos que un historiador haga una selección, y la publique, de algunos documentos de FO/84, una maravillosa fuente sobre la política británica en lo referente a la trata en el siglo XIX. Vale la pena también hacer una selección de documentos del siglo XIX en los archivos españoles.

Se hallan relatos de primera mano en las obras de numerosos viajeros y mercaderes, aunque diríase que ningún tratante ha escrito sus memorias, con la posible excepción del *Journal of a Slave Dealer* de Nicholas Owen —un irlandés establecido en África occidental—, recopilado por E. C. Martin (Londres, 1930). T. S. Ashton recopiló cuarenta y cuatro cartas de un tratante de Londres en *Letters of a West African Trader* (Londres, 1950). Algunos capitanes sí que escribieron, entre ellos Jean Barbot, *A Description of the Coasts of North and South Guinea*, 2 vols., recopilado por P. E. H. Hair, Hakluyt Society (Londres, 1992); Thomas Phillips, *A Journal of a Voyage Made in the «Hannibal» of London 1693-1694*, en la colección de viajes de Churchill, 1732, vol. VI, pp. 173-239; Francis Moore, *Travels in the Inland Parts of Africa* (Londres, 1738); capitán William Snelgrave, *A New Account of Some Parts of Guinea* (Londres, 1734), y John Newton, «Thoughts on the African Slave Trade», en *Letters and Sermons*,

3 vols. (Edimburgo, 1780). Otras personas escribieron acerca de la trata basándose en sus propias observaciones o participación, entre ellas, Olfert Dapper, *Nouvelle description des pays africains* (Amsterdam, 1670), Willem Bosman, *A New and Accurate Description of the Coast of Guinea* (traducido al inglés, Londres, 1705), y el padre Labat, *Voyages aux îles* (nueva edición, París, 1993). Más tarde aparecieron varios fascinantes relatos de viajeros, sobre todo los de los oficiales y otros visitantes franceses, Antoine Biet, Ducasse, Pruneau de Pommegorge y Pierre du Caillu. En la era de la ilegalidad tenemos las obras útiles e interesantes, pero poco fiables, de Théodore Canot, *Memoirs of a Slave Trader* (Nueva York, 1854) y Richard Drake (¿o se llamaba Philip?), *Revelations of a Slave Smuggler* (Nueva York, 1860).

Moses Finlay, *Ancient Slavery and Modern Ideology* (Londres, 1981) constituye una buena introducción a la esclavitud en la antigüedad, pero véase también Joseph Vogt, *Ancient Slavery and the Ideal of Man* (traducción al inglés, Londres, 1974). Acerca de Grecia, véase Yves Garlan, *Les esclaves dans la Grèce ancienne* (París, 1982) y M. L. Bush, recop., *Serfdom and Slavery* (Londres, 1996). Sobre la posición de los africanos, véase J. R. Snowden, *Blacks in Antiquity* (Cambridge, Massachusetts, 1970), y Mary Lefkovitz, *Not Out of Africa* (Nueva York, 1996).

Las fuentes para el estudio de la esclavitud en Europa en la Edad Media son: Charles Verlinden, *L'esclavage dans l'Europe médiévale*, vol. I (Brujas, 1955), una obra espléndida; Marc Bloc, *Land and Work in Mediaeval Europe* (traducción al inglés, Londres, 1966); Pierre Dockés, *Mediaeval Slavery and Abolition* (traducción al inglés, Londres, 1982); Georges Duby y R. Mandrou, *L'Histoire de la civilisation française*, vol. I (París, 1958), y el excelente *From Slavery to Feudalism in South-western Europe* de Pierre Bonnassie (Cambridge, 1991). Hay también «La Esclavitud en Castilla durante la Edad Media», de Antonio Domínguez Ortiz, en *Estudios de Historia Social de España*, 2 (1952).

En cuanto al islam, véase Bernard Lewis, *Race and Slavery in the Middle East* (Oxford, 1990); Raymond Mauny, *Tableau géographique de l'ouest africain au Moyen Age* (Dakar, 1961); Paul E. Lovejoy, *Transformations in Slavery* (Cambridge, 1982), y Mervyn Hiskett, *The Developments of Islam in West Africa* (Londres, 1984). John Ralph Willis ha recopilado en *Slaves and Slavery in Muslim Africa*, 2 vols., (Londres, 1985), una colección de ensayos y textos que estudian la historia moderna hasta la actualidad.

Acerca de la penetración portuguesa en África occidental, la mejor obra en inglés es la de Bailey Diffie y George Winius, *The Foundations of the Portuguese Empire* (Minneapolis, 1977), sin embargo, de Guillermo Céspedes del Castillo, *La exploración del Atlántico* (Madrid, 1992), constituye una obra de lo más notable. Hay ensayos excelentes en G. Winius, recop., *Portugal the Pathfinder* (Madison, 1992). La mejor introducción portuguesa es la de V. Magalhães-Godinho, *Os Descobrimentos e a economia mundial* (Lisboa, 1963), pero véase

también su *L'économie de l'empire portugais au XVe et XVIe siècles* (París, 1969), y su *A economia dos descobrimentos henriquinos* (Lisboa, 1962). Véanse los primeros capítulos de C. R. Boxer, *The Portuguese Seaborne Empire* (Nueva York, 1969). Alberto Vieira, *O comerciante interinsular* (Funchal, 1986) y *Portugal y las islas del Atlántico* (Madrid, 1992) hablan de las islas, como también lo hace, y muy bien, Manuel Lobo Cabrera, *La esclavitud en las Canarias orientales en el siglo XVI* (Santa Cruz de Tenerife, 1982). En lo tocante a Portugal, véase A. C. de M. Saunders, *A Social History of Black Slaves in Portugal* (Cambridge, 1982), una obra admirable. La mejor descripción de la construcción de Elmina se encuentra en P. E. H. Hair, *The Founding of the Castelo de San Jorge da Mina* (Madison, 1994), aunque todavía vale la pena leer el capítulo que se refiere a ello en A. W. Lawrence, *Trade Castles and Forts of West Africa* (Londres, 1963).

Las primeras generaciones de la trata portuguesa pueden estudiarse en V. Magalhães-Godinho, *Os Descobrimentos,* sobre todo en el capítulo nueve, pero véanse también José Gonçalvez Salvador, *Os Magnatos do Trafico Negro* (São Paulo, 1982) y *Os Cristãos Novos e o comercio no Atlântico meridional,* del mismo autor (São Paulo, 1978). Edmundo Lopes Correia, *Escravatura: subsidios para a su historia* (Lisboa, 1944), constituye un estudio general de la trata portuguesa. Véase también Mauricio Goulart, *Escravido africano no Brasil* (São Paul, 1950).

Virginia Rau, en «Notes sur la traite à la fin du XVe siècle et le florentin Bartolommeo di Domenico Marchionni», *Bulletin de l'Institut Historique Belge de Rome* XLIV, 1974, pp. 535-543, hace un seductor repaso de la vida de ese gran empresario. La primera época de la trata en Brasil se analiza de modo magistral en los primeros capítulos de John Hemming, *Red Gold* (Londres, 1978), una obra admirable, y en Stuart Schwartz, *Sugar Plantations in the Formation of Brazilian Society, Bahia 1550-1835* (Cambridge, 1985), un libro excelente. En cuanto a la trata desde Santo Tomé, véase John Vogt, «The Early São Tomé Trade with Mina», *International Journal of African Historical Studies 6*, 1973, y, del mismo autor, *Portuguese Rule in the Gold Coast* (Athens, 1979). Todavía resulta útil *La Traite et l'esclavage des congolais par les européens* (Bruselas, 1929) del padre Dieudonné Rinchon.

Otras obras valiosas referentes al imperio portugués y la esclavitud son: dos libros de C. L. R. Boxer, *Race Relations in the Portuguese Colonial Empire* (Oxford, 1963) y *Portuguese Society in the Tropics* (Madison, 1965). Acerca de la trata portuguesa en el siglo XVII, véase tres obras de Frédéric Mauro, *Le Portugal et l'Atlantique au XVIIème siècle, 1570-1670* (París, 1960), «L'Atlantique portugais et les esclaves 1570-1670» en *Revista da Faculdade de Letras* XXII (Lisboa, 1956), y *Le Brésil du XVème siècle à la fin du XVIIIème siècle* (París, 1977).

Gilberto Freyre, *The Mansions and the Slaves*, traducido por Harriet de Onis (Nueva York, 1970), sigue siendo una obra inmensamente útil. Véase también otros dos libros importantes de C. L. R. Boxer, *The Golden Age of Brazil* (Berkeley, 1962) y *The Dutch in Bra-*

zil (Oxford, 1957). Sobre la Compañía de Cacheu, Cândido da Silva Texeira, «Companhia de Cacheu», *Boletim do Archivo Historico Colonial* (Lisboa, 1950). Carreira ha publicado un buen estudio de las nuevas compañías monopolistas de Pombal, *As companhias pombalinas de navegacão...* (Bissau, 1969). Joseph Miller, *Way of Death* (Madison, 1988) representa un hito en el estudio de la trata a finales de los siglos XVIII y XIX en Angola. José Honorio Rodrigues, *Brazil and Africa* (traducción al inglés, Berkeley, 1964) es una de las mejores obras sobre la trata con Brasil.

Se puede seguir la pista de la trata en su primera época en Vicenta Cortés Alonso, *La esclavitud de Valencia durante el reino de los Reyes Católicos* (Valencia, 1964) y en Antonio Rumeu de Armas, *España en la África Atlántica*, 2 vols. (Madrid, 1956). Para el comercio de indígenas en las Américas, véase el magnífico libro de Carlos Deive, *La Española y la esclavitud de los indios* (Santo Domingo, 1995). Georges Scelle, *La traite négrière aux Indes de Castille*, 2 vols. (París, 1906) sigue siendo esencial y hasta José Antonio Saco, *Historia de la esclavitud*, 5 vols. (París, 1875-1893) es útil todavía; los volúmenes dos y tres se refieren a la esclavitud africana y se publicaron por separado en 1938, en La Habana, con una introducción de Fernando Ortiz. En Consuelo Varela, *Colón y los florentinos* (Madrid, 1988) se encuentra mucha información provechosa. Acerca de Sevilla en el XVI, véase Enriqueta Vila Vilar, *Los Corzos y los Mañara* (Sevilla, 1991), y los dos admirables volúmenes de Ruth Pike, *Enterprise and Adventure* (Ithaca, 1966) y *Aristocrats and Traders* (Ithaca, 1972). José Luis Cortés López, *La esclavitud negra en la España peninsular del siglo XVI* (Salamanca, 1989) constituye una valiosa obra reciente y véase también su *Los orígenes de la esclavitud negra en España* (Madrid, 1986). Otro libro útil es W. D. Phillips, *Historia de la Esclavitud en España* (Madrid, 1986). Acerca de la vida intelectual española, véase Bernice Hamilton, *Political Thought in Sixteenth Century Spain* (Oxford, 1963), y sobre lo mercantil en general, Eufemio Lorenzo Sanz, *Comercio en España con América, en la época de Felipe II*, 2 vols. (Valladolid, 1979).

Los primeros días del Caribe pueden examinarse en el pesimista estudio de Carl Sauer, *The Early Spanish Main* (Berkeley, 1966) y en varias obras de Luis Arranz, *El Repartimiento de Albuquerque en 1512* (Santo Domingo, 1992) y *Diego Colón I* (Santo Domingo, 1993). Lewis Hanke, *The Spanish Struggle for Justice in the New World* (Filadelfia, 1949) estudia las relaciones de los españoles con los indios. Frederic Bowser, *The African Slave in Colonial Peru* es la mejor introducción a la esclavitud africana en Perú. El mejor análisis de Las Casas se encuentra en la admirable obra de Manuel Giménez Fernández, *Bartolomé de Las Casas*, 2 vols. (Sevilla, 1953-1960), pero véase también Benjamin Keen y Juan Friede, recop., *Bartolomé de Las Casas in History* (De Kalb, 1971). No se ha publicado aún una buena obra sobre la vida del obispo Fonseca. Véase Carlos Bosch García, *La esclavitud pre-hispánica entre los aztecas* (México, 1944).

Sobre la historia de la trata a fines del siglo XVI y principios del XVII, véase Pierre y Huguette Chaunu, *Séville et l'Atlantique*, 12 vols. (París, 1957); en las páginas 35-163 del tercer volumen figura una lista de los buques aprobados para las expediciones negreras; Eufemio Lorenzo Sanz, *Comercio en España con América, en la época de Felipe II*, 2 vols. (Valladolid, 1979), y Ruis Rivera y otros, *Los cargadores de las Indias* (Madrid, 1992). Enriqueta Vila Vilar, *Hispanoamérica y el comercio de esclavos* (Sevilla, 1977), analiza de modo magistral los asientos de finales del XVI y principios del XVII. Acerca de la diplomacia, véase Jonathan Israel, *Empires and Entrepôts* (Londres, 1990).

En lo tocante al imperio español en general, véase Leslie B. Rout, *The African Experience in Spanish America* (Cambridge, 1976). Respecto a México, Gonzalo Aguirre Beltrán, *La población negra de México* (México, 1972), Jonathan Israel, *Race, Class and Politics in Colonial Mexico* (Londres, 1975), Eleanor Melville, *A Plague of Sheep* (Cambridge, 1994) y D. M. Davidson, «Negro Slave Control in Colonial Mexico» *HAHR* XLVI, 1966. Dos estudios menores pero interesantes son María Guadalupe Chávez Carvajal, *Propietarios y Esclavos negros en Valladolid de Michoacan 1600-1650* (Morelia, 1994) y Carlos Manuel Valdés, *Esclavos negros en Saltillo, siglos XVII a XIX* (Saltillo, 1989). Sobre Chile, véase Rolando Mellafe, *La introducción de la esclavitud negra en Chile* (Santiago, 1959). Acerca de Nueva Granada, véase Nicolás del Castillo Mathieu, *Esclavos negros en Cartagena* (Bogotá, 1982), y dos obras de Jorge Palacios Preciados, *La trata de negros por Cartagena* (Tunja, 1973) y *Cartagena de Indias, gran factoría de obra esclava* (Tunja, 1975). Elena Scheuss de Studer, *La trata de negros en el Río de la Plata* (Buenos Aires, 1958) analiza la trata con Buenos Aires.

En relación con la trata española a finales del XVII, véase Marisa Vega Blanco, *El tráfico de esclavos* (Sevilla, 1984) e Irene Wright, «The Coyman's asiento», en *Bijdragen voor de Vaderlandse Geschiedenis en Oudheidkunde*, reeks VI, deel I, afleverung 1-2 (Arnhem, 1924). Sobre España en el XVIII, véase Bibiano Torres Ramírez, *La Compañía Gaditana de Negros* (Sevilla, 1973).

Se puede estudiar la apertura de África en Philip Curtin, *Economic Change in Precolonial Africa: Senegambia in the Era of the Slave Trade* (Madison, 1975), y en Walter Rodney, *A History of the Upper Guinea Coast* (Oxford, 1970), aunque este último subestima el número de esclavos en África. A. J. C. Ryder, *Benin and the Europeans* (Londres, 1969) analiza Benin, e I. A. Akinjogbin, *Dahomey and Its Neighbours* (Cambridge, 1966) se centra en Dahomey. Véase también los excelentes libros de Robin Law, *The Oyo Empire* (Oxford, 1977), *The Slave Coast of West Africa* (Oxford, 1991) y *The Horse in African History* (Oxford, 1980). En cuanto al delta del Níger, véase Kenneth Onwuka Dike, *Trade and Politics in the Niger Valley* (Oxford, 1956), que arroja luz sobre todo el período de la trata, aun cuando se concentra en el XIX, y David Northrup, *Trade without Rulers* (Oxford, 1978). Me parece que la mejor obra acerca del Congo es la de Anne

Hilton, *The Kingdom of Congo* (Oxford, 1985). La trata en África central se analiza en David Birmingham, *Trade and Conflict in Angola* (Oxford, 1966), J. Vansina, *Kingdoms of the Savanna* (Madison, 1966) y el excelente libro de Phyllis Martin, *The External Trade of the Loango Coast* (Oxford, 1972). John Thornton, *Africa and the Africans in the Making of the Atlantic World* (Nueva York, 1992), constituye un estudio sumamente interesante de toda la región. Evelyn Martin, *The British West Africa Settlements* es digno de elogios. Para una introducción general, véase *The Cambridge History of Africa*, vol. 3 Roland Oliver, recop. (Cambridge, 1977), y vol. 4, Richard Gray, recop. (Cambridge, 1973); J. D. Fage, *A History of West Africa* (Cambridge, 1969), y A. G. Hoskins, *An Economic History of West Africa* (Londres, 1973).

J.-M. Deveau, *La France au temps des négriers* (París, 1994) y *La Traite rochelaise* (París, 1990) se refieren a los inicios de la trata francesa, y Robert Louis Stein, *The French Slave Trade* (Madison, 1979) sigue siendo útil. Véase también la obra pionera de Gaston Martin, *Nantes au XVIIIe siècle* (París, 1931) y su *Histoire de l'esclavage dans les colonies françaises* (París, 1948). En cuanto a la trata gala a finales del XVII, véase E. F. Berlioux, *André Brüe* (París, 1874), Jean-Baptiste Ducasse, *Rélation du voyage du Guinée*, P. Roussier, recop. (París, 1935), Marcel Trudel, *L'esclavage au Canada français* (Quebec, 1960) y Abdoulaye Ly, *La Compagnie du Sénégal* (París, 1958).

Para el siglo XVIII, véase Éric Saugera, *Bordeaux port négrier* (París, 1995), así como el asombroso *Répertoire des expéditions françaises au XVIIIe siècle*, de Jean Mettas (París, 1978-1984), completado por el igualmente notable *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale* (Nantes, 1988) de Serge Daget, sobre el XIX. Véase también Jean Meyer, *L'armement nantais* (París, 1967), Pierre Dardel, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au XVIIIe siècle* (París, 1963) y Maurice Bégouen-Demeaux, *Une famille de marchands de Le Havre*, 2 vols., 1948-1951; acerca de Honfleur, J. C. Benard, «L'armement honfleurais et le commerce des esclaves à la fin du XVIIIe siècle», *Annales de Normandie 10*, 1960, pp. 249-264, y Jean Mettas,«Honfleur et la traite des noirs au XVIIIe siècle», *Revue française d'histoire d'outremer LX*, 1973.

En cuanto a la trata holandesa, véase el formidable libro de Johannes Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade* (Cambridge, 1990), así como Cornelius Ch. Goslinga, *The Dutch in the Caribbean* (Assen, 1971); J. F. Jameson, *Willem Usselincx*, documentos de la American Historical Association, 1887, y la excelente obra general de Jonathan Israel, *The Dutch Republic* (Oxford, 1995). Sobre los holandeses en Brasil: el ya mencionado libro homónimo de C. L. R. Boxer (Oxford, 1957), y H. Wätjen, *Das Hollandische Kolonial Reich in Brasilien* (Berlín, 1921), del cual existe una traducción al portugués. Con respecto a los holandeses en Nueva York: Oliver Rink, *Holland on the Hudson* (Nueva York, 1986). Tocante al azúcar: Sidney Mintz, *Sweetness and Power* (Nueva York, 1985).

Respecto a la trata inglesa, tenemos G. F. Zook, *The Company of Royal Adventurers* (Lancaster, Pennsylvania, 1919), y K. G. Davies, *The Royal African Company* (Nueva York, 1970). Acerca del viaje de Hawkins, aparte del relato publicado en el volumen de la Hakluyt Society, véase Antonio Rumeu de Armas, *Viajes de Hawkins a América* (Sevilla, 1946), y J. A. Williamson, *Sir John Hawkins* (Oxford, 1972). Nigel Tattersfield, *The Forgotten Trade* (Londres, 1991) es una notable obra sobre la trata en los puertos ingleses menores. En cuanto a la trata de la Compañía del Mar del Sur, véase el excelente libro de Collin Palmer, *Human Cargoes* (Urbana, 1981). Acerca de Liverpool hay numerosos libros, como C. N. Parkinson, *The Rise of the Port of Liverpool* (Liverpool, 1952) y, todavía interesante hoy día, Agnes Mackenzie-Grieve, *The Last Years of the Liverpool Slave Trade* (Londres, 1941). La admirable obra de David Richardson, *Bristol, Africa and the Eighteenth Century Slave Trade*, 3 vols. (Bristol, 1986-1990) se refiere a la trata de Bristol. No existe ninguna obra satisfactoria sobre Londres, si bien encontramos mucha información en el espléndido *Citizens of the World* de David Hancock (Nueva York, 1995), un estudio de Richard Oswald y sus socios. Roger Anstey, *The Atlantic Slave Trade and British Abolition* (Londres, 1975) cubre muchos temas. Sobre el Caribe del XVIII, todavía resulta útil leer a Eric Williams, *Capitalism and Slavery* (Londres, 1964), pero sus cifras sobre la decadencia de Jamaica las corrige, entre otros, B. W. Higman, *Jamaica Surveyed* (Kingston, 1988).

La mejor obra respecto a la trata con Norteamérica es la de Jay Coughtry, *The Notorious Triangle* (Filadelfia, 1981), pero se centra en Rhode Island; J. A. Rawley, *The Transatlantic Slave Trade* (Nueva York, 1981) corrige este énfasis, sobre todo en los capítulos diez a veinticinco. Véase también Roger Anstey, «The North American Slave Trade 1761-1810», *Revue française d'histoire d'outremer LXII*, 1975, pp. 226-227. En cuanto a la trata de los diversos territorios de Estados Unidos por separado, véase, para Nueva York, James G. Lydon, «New York and the Slave Trade», WMQ 35 (1978); para Pennsylvania, Darold Wax, «Quaker Merchants and the Slave Trade in Colonial Pennsylvania», *Pennsylvania Magazine of History and Biography* LXXXVII, 1967; para Maryland, «Black Immigrants», *Maryland Historical Magazine* 73, del mismo autor, y las cartas de Mary y Henry Tilghman en *Maryland Historical Magazine* XXI, pp. 20-39, 123-149 y 219-240; para Nueva Inglaterra, Elizabeth Donnan, «The New England Slave Trade», *New England Quarterly* III, 1930; para Carolina del Sur, la espléndida colección de documentos de Henry Laurens, publicada por Philip Hamer (Columbia, Carolina del Sur, 1968 ss.) constituye una fuente constante de placer e información. En cuanto a Aaron López, Stanley Chyet ha publicado una biografía mediocre, *Lopez of Newport* (Detroit, 1970); véase también B. M. Bigelow, «Aaron Lopes, Merchant of Newport», *New England Quarterly* IV, p. 757, y Virginia Platt, «And Don't Forget the Guinea Voyage», *WMQ*, 3.ª serie, XXXII (1975). George Howe, *Mount Hope* (Nueva York, 1959) estudia muy por encima a los De Wolf.

La historia del Caribe británico es rica, y se han escrito un gran número de excelentes libros al respecto, si bien menos referentes a la trata; las introducciones de los espléndidos volúmenes de documentos de Donnan son probablemente los más informativos, sobre todo la del segundo volumen.

En lo tocante a la entrada danesa en la trata, véase Georg Norregåard, *Danish Settlements in West Africa* (Boston, 1966). En cuanto a los brandeburgueses, véase Adam Jones, *Brandenburg-Prussia and the Slave Trade* en Daget, *Colloque*, citado más adelante. Para los suecos, véase Ernst Ekman, «Sweden, the Slave Trade and Slavery», *Revue française d'histoire d'outremer* LXII, 1975, p. 13.

Libro quinto: La abolición

La mejor introducción, con mucho, se encuentra en dos obras de David Davies, *Slavery in Western Culture* (Ithaca, 1966) y *Slavery in the Age of Revolution* (Londres, 1975). Aún hoy día merece la pena leer de vez en cuando la admirable historia de la abolición de Thomas Clarkson, *The History of the Rise, Progress and Accomplishment of the Abolition of the African Slave Trade*, 2 vols. (Londres, 1808). John Francis Maxwell, *Slavery and the Catholic Church* (Londres, 1975) nos recuerda las incontables declaraciones de los sacerdotes contra la esclavitud. Las obras de Benezet, Granville Sharp, Jonathan Woolman y todos los filósofos escoceses, Hutcheson, Ferguson, Smith y Wallace siguen siendo interesantes. Parece que, de todos los autores que escribieron sobre la esclavitud, Montesquieu es el mejor, si bien vale la pena examinar a Diderot, Voltaire y Rousseau; Raynal es notable (véase las referencias en los capítulos veintitrés y veinticuatro).

Acerca de Inglaterra tenemos el ya citado libro de Roger Anstey, *The Atlantic Slave Trade and British Abolition* (Londres, 1975) y el excelente *Econocide: British Slavery in the Era of Abolition* (Pittsburgh, 1977) de Seymour Drescher y *Capitalism and Antislavery* (Londres, 1986), del mismo autor. Las biografías constituyen la mejor manera de enfocar a Wilberforce (la de R. I. y S. Wilberforce y la de Robin Furneaux), Clarkson (la de Ellen Gibson Crilsen es la mejor [*Thomas Clarkson*, Yale, 1989], y la de John Ehrman para Pitt. Los numerosos informes redactados para el Consejo Privado (1789) y para la Cámara de los Comunes (1790) resultan inapreciables, como también lo son los debates en las Cámaras de los Lores y de los Comunes, 1788-1807. Véase también Moses D. E. Nwulia, *The History of Slavery in Mauritius and the Seychelles 1810-1875* (Londres, 1985).

Sorprendentemente, el mejor libro sobre la abolición en Estados Unidos sigue siendo el de W. E. B. Dubois, *The Suppression of the Atlantic Slave Trade to the United States* (Nueva York, 1896). La Library of America publicó en 1993 los debates acerca de la Constitución en 1787. La Revolución francesa y la abolición ha de enfocarse mediante el sinnúmero de monografías de especialistas sobre los

principales personajes, aunque el principio de la tesis de Serge Daget sobre la abolición es perspicaz.

Libro sexto: La era de la ilegalidad

La obra secundaria general más importante es el excelente *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade* de Davis Eltis (Nueva York, 1987); conoce mejor que nadie la mina de información que contiene FO/84 de la Oficina del Registro Público. En cuanto a España (y Cuba), el magistral *Odious Commerce* (Cambridge, 1983) de David Murray me permitió descubrir varias cosas interesantes en los archivos españoles. Ángel Bahamonde y José Cayuela, *Hacer las Américas* (Madrid, 1992) ofrecen un análisis del aspecto financiero de la trata española, que he utilizado mucho, y José Luciano Franco, *Comercio clandestino de esclavos* (La Habana, 1980), hace lo mismo respecto a Cuba; el autor ha indagado en varios archivos interesantes en La Habana, como los papeles de Joaquín Gómez. Rolando Ely, *Cuando reinaba el rey de azúcar* (Buenos Aires, 1963) constituye un buen estudio de la vida social en la Cuba del XIX. La novela de Pío Baroja, *Los pilotos de altura* (nueva edición, Madrid, 1995) proporciona una vívida descripción de lo que suponía navegar en buques negreros desde Cuba. Arthur Corwin, *Spain and the Abolition of Slavery in Cuba* (Austin, 1967) ofrece el que sigue siendo el mejor retrato, con mucho, del complicado impacto político de la abolición española, pero no debemos olvidar a H. S. Aimes, *A History of Slavery in Cuba* (Nueva York, 1907). Rebecca Scott, *Slave Emancipation in Cuba* (Princeton, 1985) alega con argumentos interesantes que la esclavitud y la tecnología moderna pueden ser compatibles.

Leslie Bethell, *The Abolition of the Brazilian Slave Trade* (Cambridge, 1970) estudia de modo admirable la trata brasileña y en él encontré numerosas fuentes interesantes. Para complementarlo, véanse Joseph Miller, *Way of Death* (Madison, 1988), Mary Karasch, *Slave Life in Rio de Janeiro* (Princeton, 1987) y Peter Conrad, *World of Sorrow* (Baton Rouge, 1986); también *The Destruction of Brazilian Slavery*, (Berkeley, 1972) de Conrad es excelente. José Honorio Rodrigues, *Brazil and Africa* (traducción al inglés, Berkeley, 1965) constituye el mejor estudio hecho por un brasileño y su capítulo seis contiene un buen análisis de la abolición desde el punto de vista brasileño.

Gracias a la obra homérica de Serge Daget ahora resulta posible estudiar la trata francesa en el XIX, tanto en el ya citado admirable *Répertoire* de barcos (Nantes, 1988) como en su tesis *La France et l'abolition de la traite des noirs* (París, 1969, no publicada), de la que he sacado muchísima información.

Christopher Lloyd, *The Navy and the Slave Trade* (Londres, 1949) es la mejor obra sobre la patrulla naval británica, pero también tenemos W. E. F. Ward, *The Royal Navy and the Slavers* (Londres, 1969), para no hablar de E. Philip Leveen, *British Slave Trade Suppression*

Policies (Nueva York, 1977) y Raymond Howell, *The Royal Navy and the Slave Trade* (Londres, 1987). Warren Howard trata el mismo tema, pero con respecto a la armada norteamericana. Además, numerosos oficiales de la armada escribieron sus memorias, por ejemplo, Andrew H. Foote, *Africa and the American Flag* (Nueva York, 1862).

En cuanto a África en el XIX, está Suzanne Miers, *Britain and the Ending of the Slave Trade* (Londres, 1975), y las obras de incontables viajeros: James Tuckey, *Narrative of an Expedition to Explore de River Zaire* (Londres, 1818); John Adams, *Sketches Taken During the Ten Years' Voyage to Africa Between the Years 1786-1800* (Londres, 1827); Pierre du Chaillu, *Voyage en Afrique Équatoriale* (París, 1963); Ehud R. Toledano, *The Ottoman Slave Trade and Its Suppression: 1840-1890* (Princeton, 1982) es una excelente introducción al tema. La de la Comisión Hutt de la Cámara de los Comunes (Londres, 1849-1850) es la mejor de numerosas investigaciones británicas, para la que no existe ningún equivalente en ningún otro país. Tampoco existe ningún estudio adecuado de la trata ilegal norteamericana después de 1808.

Philip Curtin, *The Atlantic Slave Trade. A Census* (Madison, 1969) encabeza las obras generales sobre la trata; James Rawley, *The Transatlantic Slave Trade* (Nueva York, 1981) tiene muchas virtudes, pero se centra en la trata norteamericana y omite la era posterior a 1807. Herbert Klein, *The Middle Passage* (Princeton, 1978) arroja luz sobre todos los aspectos de la trata. Por desgracia, los volúmenes de Robin Blackburn acerca de la esclavitud se publicaron demasiado tarde para que los tuviese en cuenta en el presente libro.

Pueden ser de utilidad varias colecciones de ensayos: Serge Daget, *Actes du colloque international sur la traite des noirs*, 2 vols. (Nantes, 1985); Henry Gemery y Jan Hogedorn, *The Uncommon Market* (Nueva York, 1979); Roger Anstey y P. E. H. Hair, *Liverpool, the African Trade and Abolition* (Liverpool, 1976); UNESCO, *The African Trade from the Fifteenth to the Nineteenth Century* (París, 1979); David Eltis y James Walvin, *The Abolition of the Atlantic Slave Trade* (Madison, 1981), y Suzanne Miers y Richard Roberts, *The End of Slavery in Africa* (Madison, 1988). Jonathan Derrick, *African Slaves To-Day* (Londres, 1974) estudia la actualidad.

NOTAS

En estas notas he intentado proporcionar las fuentes de todas las citas importantes. He abreviado el título de numerosas obras, de modo que, por ejemplo, *Trade and Conflict in Angola* de David Birmingham figura sin el subtítulo explicativo: «*The Mbundi and their neighbours under the influence of the Portuguese 1483-1790.*»

Cuando una referencia aparece por primera vez, incluyo el título entero de la fuente; cuando aparece por segunda vez, no proporciono el título, sino que me refiero a la primera vez que lo menciono; así, Ca'da Mosto [1, 2] significa que la primera referencia completa figura en el capítulo 1, nota 2.

Abreviaturas

AGI: Archivo General de Indias, Sevilla
AHN: Archivo Histórico Nacional, Madrid
BFSP: *British and Foreign State Papers* (documentos británicos y de otros Estados)
C: Philip Curtin, *The Atlantic Slave Trade, A Census* (Madison, 1969)
CDI: Colección de Documentos Inéditos por la Historia de España ultramar, 42 vols. (Madrid, 1864 y años sucesivos)
CO: *Colonial Office* (Ministerio Colonial británico)
Comisión Hutt: cuatro informes de la comisión especial del Parlamento británico sobre el tráfico de esclavos, presidida por sir William Hutt, noviembre de 1847 a septiembre de 1848
D: Elizabeth Donnan, *Documents Illustrative of the Slave Trade to America*, 4 vols. (Washington, 1930)
DNB: Dictionary of National Biography
FO: Foreign Office (Ministerio de Relaciones Exteriores británico)
FRUS: *Foreign Relations of the United States* (Relaciones exteriores de Estados Unidos)
HAHR: *Hispanic American Historical Review*
JAH: *Journal of African History*
JNH: *Journal of Negro History*
Muñoz: El fondo Muñoz de la biblioteca de la Real Academia de la Historia, Madrid

PD: *Parliamentary Debates* (Debates parlamentarios británicos)
PH: *Parliamentary History* (Historia parlamentaria británica)
PRO: *Public Records Office* (Oficina británica de registros públicos)
R & P: *Reports and Papers* (informes y documentos, serie parlamentaria británica)
RFHO: *Revue Française d'Histoire d'Outremer*
WMQ: William and Mary Quarterly

Introducción

1. H. R. Trevor-Roper, *The Past and the Present — History and Sociology*, Londres, 1969.
2. Richard Johnson, *The Golden Trade*, Londres, 1623, p. 89.

Libro primero: El verde mar de las tinieblas

1. *¿Qué corazón podría ser tan duro?*

1. Zurara (Azurara), *Chronicle of the Discovery of Guinea*, trad. al inglés de C. R. Beazley y Edgar Prestage, Hakluyt Society, 1.ª serie, vols. 95 y 100, Londres, 1896 y 1899, vol. 95, pp. 81-83.
2. *Alvise Ca'da Mosto (Cadamosto)*, recop. Por G. B. Ramusio como vol. I de *Naviggationni et Viaggi*, Venecia, 1551, trad. al inglés de G. R. Crone, Hakluyt Society, 2.ª serie, vol. 80, Londres, 1937, p. 18.
3. Citado en Mervyn Hisketts, *The Development of Islam in Africa*, Londres, 1984, pp. 6-7.
4. Zurara [1, 1], p. 114.
5. Ibíd., p. 62.
6. Egidio Colonna, *Li livri du Gouvernement des rois*, edición facsímil, Samuel Paul Molenauer, Nueva York, 1899; Bernard Lewis, *Race and Slavery in the Middle East*, Oxford, 1990.

2. *La humanidad se divide en dos*

1. André Piganiol, *L'Empire chrétien, A. D. 325-395*, en vol. IV (2), p. 404, de *L'Histoire générale de G. Glotz*, Hist. Rom., París, 1947.
2. Edward Gibbon, *The Decline and Fall of the Roman Empire*, vol. VII, Nueva York, 1907, p. 244.
3. Séneca, *Letters to Lucilius*, 3 vols., Londres, 1920, vol. 1, p. 220.
4. Marcial, *Epigrams*, 2 vols., Londres, 1919, vol. 1, p. 103.
5. Cantar de los Cantares, 1, 5-6.

6. Herodoto, ed. de Everyman's Library, 2 vols., Londres, 1924, vol. 1, p. 220.

7. Aristóteles, *Politics*, Ernest Baker, comp., Oxford, 1946, 91253 b.

8. Platón, *Republic*, Francis Cornford, comp., Oxford, 1941, p. 168.

9. Mateo 7, 12; Hechos de los Apóstoles 17, 25-26.

10. Efesios 6, 5; I Corintios 7, 20-21.

11. Todos estos asuntos se analizan a fondo en Charles Verlinden, *L'Esclavage dans l'Europe médiévale*, Brujas, 1955, caps. 1 y 2.

12. San Agustín, *The City of God*, edición de Everyman's Library, Londres, 1945, XIX, 15.

13. PH, vol. VII, 581, 19 de junio de 1806.

3. Los esclavos que encuentran el oro son todos negros

1. Pierre Bonnassie, *From Slavery to Feudalism in South-western Europe*, Cambridge, 1991, p. 35.

2. San Isidro, citado en Bonnassie [3, 1], p. 57.

3. Austin Lane Poole, *From Doomsday Book to Magna Carta*, Oxford, 1935, p. 40.

4. Bonnassie [3, 1], p. 41.

5. *PH*, 28, 60-61, 12 de mayo de 1789.

6. Citado en Richard Fletcher, *Muslim Spain*, Londres, 1996, p. 75.

7. Lewis [1, 6], p. 65.

8. Verlinden [2, 11], p. 253,

9. Los Códigos Españoles, *Las Siete Partidas*, part. 4, tít. 21, ley 1.

10. Verlinden [2, 11], I, pp. 320, 337, 349, 352. Acerca de los esclavos en Génova, véase Domenico Gioffre, *Il mercato degli Schiavi nel secolo XVI*, Génova, 1971, donde figura que 1 132 «esclavos orientales fueron vendidos en ese puerto entre 1400 y 1499, junto con ciento ochenta y siete moros, ocho negros y diecinueve canarios». La mayoría eran hembras.

11. Ibíd., pp. 358-362; véase M. Gual Camarena, «Una cofradía de negros libertos en el siglo XV», *Estudios de Edad Media en la Corona de Aragón*, XV, 1952; y en cuanto a Sevilla, véase Isidoro Moreno, *La antigua Hermandad de los Negros de Sevilla*, Sevilla, 1997.

12. Alfonso Zuazo, en carta a Carlos V, en CDI, I, 292.

13. León el Africano, *Description of Africa*, R. Brown, ed., Hakluyt Society, ser. I, vol. 93, Londres, 1890, p. 309.

14. Citado en Ralph Austen, «The Trans-Saharan Trade», en Henry Gemery y Jan Hogendorn, *The Uncommon Market*, Nueva York, 1979.

15. Citado en Lewis [1, 6], p. 57.

16. León el Africano [3, 13], p. 145.

17. Ibn Hawkal, citado en J. W. Bovill, *The Golden Trade of the Moors*, Londres, 1958, p. 97.

18. Ibn Battuta, *The Travels of Ibn Battuta*, H. A. R., Gibb, ed., Hakluyt Society, 4 vols., Londres, 1958-1994, III, p. 321.

19. Valentim Fernandes, *Description de la côte occidentale d'Afrique, 1506-1510*, Théodore Monod y Raymond Mauny, ed., Bissau, 1951.

20. Ca'da Mosto [1, 2], pp. 36, 49.

4. *Los portugueses sirvieron de sabuesos para levantar la caza*

1. Bailey W. Diffie y George Winius, *Foundations of the Portuguese Empire*, Minneapolis, 1977, p. 34.

2. Felipe Fernández-Armesto, en G. Winius, comp., *Portugal the Pathfinder*, Madison, 1992.

3. Diogo Gomes, *De Prima Inventione Guinee*, en la edición de Raymond Mauny de su crónica, contada a Martin Behaim, Bissau, 1959.

4. Ca'da Mosto [1, 2], p. 2.

5. Duarte Pacheco Pereira, *Esmeraldo de situ orbis*, Raymond Mauny, ed., Bissau, 1956, p. 27.

6. Zurara [1, 1], p. 40.

7. Ibíd., p. 85.

8. Ibíd., p. 59.

9. Zurara [1, 1], p. 121.

10. Ca'da Mosto [1,2], p. 28.

11. Zurara [1, 1], pp. 107 ss.

12. Ca'da Mosto [1, 2], p. 41.

13. Es-Sadi, citado en Bovill [3, 17], p. 102.

14. Al-Bekri, en Philip Curtin, *Economic Change in Precolonial Africa*, Madison, 1975.

15. Willem Bosman, *A New and Accurate Description of the Coast of Guinea*, trad. al inglés, Londres, 1705, p. 82.

16. Fernandes [3, 19], p. 41.

17. Filipo Sassetti, *Lettere edite e inedite*, Florencia, 1855, citado en AC de M. Saunders, *A Social History of Black Slaves in Portugal*, Cambridge, 1982, p. 168.

18. Florencio Pérez Embid, *Los descubrimientos en el Atlántico*, Sevilla, 1948, p. 163.

5. *Los llevé como si fueran ganado*

1. Gomes [4, 3], pp. 22-23.

2. Fray Martín de Córdoba, *Un jardín de las doncellas*, Valladolid, 1500, citado en Peggy Liss, *Isabel the Queen*, Oxford, 1992, p. 304.

3. Citado en A. W. Lawrence, *Trade Castles and Forts of West Africa*, Londres, 1963, p. 32.

4. Gabriel Tetzel y Václav Sasek, *Travels of Leo of Rozmital*, trad. al inglés por Malcolm Letts, Hakluyt Society, Londres, 1957.

5. Hernando de Pulgar, *Crónica de los Reyes Católicos*, 2 vols., Madrid, 1943.

6. Antonio Rumeu de Armas, *España en la África atlántica*, 2 vols., Madrid, 1956, I, p. 103.

7. Eustache de la Fosse, «Voyage à la côte occidentale d'Afrique», *Revue Hispanique*, 3, París, 1896.

8. Diffie y Winius [4, 1], p. 317.

9. Anthony Luttrell, «Slavery and Slaving in the Portuguese Atlantic», conferencia de Edimburgo sobre la trata transatlántica, Edimburgo, 1965 (manuscrito).

10. Ruy de Pina, *Crónica del Rey João II*, Coimbra, 1950, p. 74; Pacheco [4, 5], p. 134.

11. Documentos sobre relaciones internacionales de los reyes católicos, Antonio de la Torre, recop., Barcelona, 1968, IV, pp. 46-48.

12. Thomas Münzer, en *Boletín de la Real Academia de la Historia*, Madrid, 1924, p. 63.

13. En lo referente a Bartolommeo Marchionni, véase Virginia Rau, «Notes sur la traite à la fin du xvè siècle et le florentin Bartolommeo di Domenico Marchionni», *Bulletin de l'Institut Historique Belge de Rome,* XLIV, 1974, pp. 535-343. He examinado personalmente dos cartas escritas por Marchionni en la biblioteca Ricardiana de Florencia (MS 1910); las dos figuran en la edición de la Hakluyt Society del viaje de Cabral, W. B. Greenlee, ed., Londres, 1938, pp. 147-150.

6. Los mejores y más fuertes esclavos disponibles

1. Alice B. Gould, *Nueva Lista documentada de los tripulantes de Colón en 1492*, Madrid, 1984, pp. 304 ss.

2. Citado en Carl Sauer, *The Early Spanish Main*, Berkeley, 1966, p. 88.

3. Bartolomé de Las Casas, *Historia de las Indias*, México, 1966, II, p. 173.

4. Vespucio a Lorenzo Pierfrancesco de Medici, citado en Frederick Pohl, *Amerigo Vespucci*, Nueva York, 1944, p. 77.

5. CDI, XXXI, 104.

6. Las instrucciones dadas a Ovando figuran en Juan Pérez Tudela, *Las Armadas de las Indias, y los orígenes de la política de la colonización*, Madrid, 1956.

7. Georges Scelle, *La traite negrière aux Indes de Castille*, 2 vols., París, 1906, I, p. 124. En Consuelo Varela, *Colón y los florentinos*, Madrid, 1988, se encuentra mucha información útil.

8. Las Casas [6, 3], III, p. 273.

9. AGI, Indif. gen., leg. 418.

10. CDI, XXXI, p. 453.

11. AGI, Indif., gen., leg. 418, 1.2., f. 98 y f. 104v.

12. Nicolás Maquiavelo, *The Prince*, George Bull, ed., Londres, 1961; Víctor Pradera, *El Estado Nuevo*, Madrid, 1941, p. 276.

13. Fernando a Lizarazo y Miguel Pasamonte, en Muñoz, I, 1695, ítem 605.

14. José Antonio Saco, *Historia de la esclavitud africana en el Nuevo Mundo*, 3 vols., París, 1879, I, p. 67.

15. CDI, IV, núm. 3; Bernardino de Sahagún, *Códice Florentino*, Charles Dibble y Arthur Anderson, ed., 12 vols., Salt Lake City, 1953 ss., XII, p. 19; Fernando Alva Ixtlixochitl, *Historia de la Nación Chichimeca*, Madrid, 1988, p. 270.

16. El Juez Zuazo al rey, en CDI, V, 292.

17. Manuel Giménez Fernández, *Bartolomé de Las Casas*, 2 vols., Sevilla, 1953 y 1960, II, p. 434.

18. Giménez Fernández [6, 17], II, p. 552.

19. Las Casas [6, 3], III, p. 129.

20. La concesión, en AGI, Indif. gen. 1.7, viejo estilo, del 21 de octubre de 1518, figura como apéndice en Scelle [6, 7], I, p. 755.

21. Citado en Scelle [6, 17], I, p. 174.

22. AGI, Justicia, leg. 7, núm. 3. En su *La Méditerranée au temps de Philip II*, Braudel se equivoca al fechar la demanda en 1426; de hecho, es el núm. 4 del legajo arriba mencionado.

23. Frederic Bowser, *The African Slave in Colonial Peru*, Stanford, 1972, p. 4.

24. AGI, Indif. gen., leg. 422, núm. 16, f. 99 (agradezco a doña Enriqueta Vila Vilar la información acerca de este legajo), y Ruth Pike, *Enterprise and Adventure*, Ithaca, 1966, p. 89.

25. Manuel Fernández de Oviedo, *Historia general y natural de las Indias*, Juan Pérez Tudela, ed., Madrid, 1959, libro 4, cap. 8.

26. Saco [6, 14], I, p. 58.

27. En Greenlee, *Cabral* [5, 13].

28. Antonio Rumeu de Armas [5, 6], I, p. 418.

29. Citado en A. J. C. Ryder, *Benin and the Europeans*, Londres, 1969, p. 47.

30. Ibíd., p. 52.

31. Carta del 6 de julio de 1526, en vizconde de Pavía Manso, *Historia do Congo*, Lisboa, 1877, p. 54.

32. En *C*, 99-101 figura la cifra más alta.

33. Diego Angulo Iñigues, *Alejo Fernández*, Sevilla, 1906, p. 47.

34. Antonio Moreno Ollero, *Historia de Sanlúcar de Barrameda a fines de la Edad Media*, Cádiz, 1983; Loic Mananteau y otros, *Los pueblos de la provincia de Cádiz*, 32, Sanlúcar de Barrameda, Cádiz, 1991.

35. Citado en John Hale, *The Italian Renaissance*, Londres, 1993, p. 359.

36. Antonio Cánovas del Castillo, *Historia de la decadencia en España*, Madrid, 1910, p. 19.

37. Nicolas Clenard, *Correspondence*, 3 vols. A. Roersch, ed. (Bruselas, 1940).

7. *Por el amor de Dios, dadnos un par de esclavas*

1. Estas cifras derivan de *C*, 18, 101, pero han sido corregidas refiriéndome, por ejemplo, a Colin Palmer, *Slaves of the White God*, Cambridge, Mass., pp. 70, 112, y Enrique Vila Vilar, *Hispanoamérica y el comercio de esclavos*, Sevilla, 1977.

2. El testamento de Cortés figura en Antonio Muro Orejón, *Hernando Cortés, Exequias...*, Sevilla, 1967; las cifras peruanas derivan de Bowser [6, 23].

3. Clenard [6, 37], III, p. 32.

4. Veturino en Herculano Opúsculos, VI, 64, citado en Saunders [4, 18].

5. Enriqueta Vila Vilar, *Los Corzos y los Mañara*, Sevilla, 1991.

6. Clenard [6, 37], III, p. 36.

7. John Hemming, *The Conquest of the Incas*, Londres, 1970, p. 150.

8. Alonso de Castillo Solórzano, *La niña de los embustes*, Madrid, 1929, p. 126.

9. Alonso de Zorita, *Brief Relation of the Lords of New Spain*, trad. al inglés de Benjamin Keen, Londres, 1965, p. 205.

10. Citado en Palmer [7, 1], p. 70.

11. Francisco Paso y Troncoso, *Epistolario de Nueva España*, México, 1939-1942, IV, 96.

12. Mariano Cuevas, *Documentos inéditos del siglo XVI para la Historia de México*, México, 1914, p. 115.

13. John Hemming, *Red Gold*, Londres, 1978, p. 37.

14. Tomás Moro, *Utopia*, New Haven, 1964, p. 108.

15. Lewis Pastor, *History of the Papacy*, 40 vols., Londres, 1891, VIII, pp. 447 ss.

16. Lewis Hanke, *Spain's Struggle for Justice in the New World*, Filadelfia, 1949, pp. 72-73.

17. Moses Finlay, *Ancient Slavery and Modern Ideology*, Londres, 1981, p. 23.

18. Giles de Roma, *De Regimine Principium*, H. Samaritani ed., Roma, 1607, citado en Quentin Skinner y Echhard Kessler, Cambridge *History of Philosophy*, Cambridge, 1988, p. 407.

19. Lutero, citado en David Brion Davis, *The Problem of Slavery in Western Culture*, Ithaca, 1966, p. 106.

20. Domingo de Soto, *Tratado de la justicia y el derecho*, trad. al español de Jaime Torrubiano, 2 vols., Madrid, 1922.

21. Silvio Zavala, *La filosofía política en la conquista de América*, México, 1947, p. 98.

22. Scelle [6, 7], I, p. 205; F. Cercada, «Asiento de Esclavos para América en el año 1553», en *Missionalia Hispanalia*, Madrid, III, pp. 580-597.

23. F. de Oliveira, *Arte de Guerra no mar*, Coimbra, 1555.

24. Martín de Ledesma, *Commentaria in Quartum Sententarium*, Coimbra, 1560.

1. Carta de fray Gouveia, citada en David Birmingham, *Trade and Conflict in Angola*, Oxford, 1966.
2. Carta de fray Garcia Simães del 7 de noviembre de 1576, citada en Fr. Dieudonné Rinchon, *La Traite et l'esclavage des congolais par les européens*, Bruselas, 1929, p. 59.
3. Andrew Battell, Hakluyt Society, series II, vol. VI, E. G. Ravenstein, recop., Londres, 1901.
4. Willy Bal, recop. *Description du royaume de Congo et les contrées environnantes*, par Filippo Pigafetta et Duarte Lopes, 1591, Lovaina, 1963.
5. Samuel Purchas (Hakluytos Posthumus), *Pilgrimes*, 20 vols., Glasgow, 1905-1907, VI, p. 444.
6. Citado en C. L. R. Boxer, *Portuguese Society in the Tropics*, Madison, 1965, p. 2.
7. João Lúcio de Azevedo, *Os Jesuitas no Grão Para...*, Coimbra, 1930, p. 65.
8. Citado en Gilberto Freyre, *The Mansions and the Slaves*, traducción al inglés, Nueva York, 1970, p. 178.
9. *R & P*, informe de una comisión de la Cámara de los Comunes, 1790, vol. 1, p. 211.
10. P. Hentzer, A Journey into England, 1598, trad. al inglés, Nueva York, 1970 p. 109.
11. *R & P*, 1790, vol. 67, p. 316.
12. C. J. Abbey y J. H. Overton, *The English Church in the Eighteenth Century*, Londres, 1757, II, p. 106.
13. Higgins en la Comisión Hutt, p. 535.
14. AGI, México, leg. 258, citado en Palmer [7, 1], p. 81.
15. Freyre [8, 8], p. XXIII.
16. Ambrosio Fernandes Branão, *Diálogos das grandezas do Brasil*, recop. José António Gonçalves de Mello, Recife, 1968, p. 44.
17. Carta del 6 de abril de 1570, en Coll y Toste, *Boletín Histórico de Puerto Rico*, XI, pp. 199 y ss.
18. Emilio A. Coni, *Agricultura, comercio e industria coloniales*, Buenos Aires, 1941, p. 15.
19. Las cifras de *C*, 166-167, han sido corregidas con los imaginativos cálculos de doña Enriqueta Vila Vilar.
20. Hugh Crow, *Memoirs*, Londres, 1830, p. 21.
21. Tomás de Mercado, *Suma de tratos y contratos*, Salamanca, 1659, libro 2, cap. 20.
22. Bartolomé Frías de Albornoz, *Arte de los contratos*, Valencia, 1573, citado en Saco [6, 14], I, p. 237.
23. Analizado en Marcel Bataillon, *Bulletin Hispanique*, 54, p. 368.
24. Juan Suárez de Peralta, *Noticias Históricas de la Nueva España*, Madrid, 1878, p. 50.
25. Carta del 24 de julio de 1604, citada en Francisco Rodrigues,

Historia da companhia de Jesus na assistência da Portugal, Porto, 1944, vol. III, p. 458.

26. Alonso de Sandoval, S. J., *De Instauranda Aethiopium Salute, Historia de Aethiopia...,* Enriqueta Vila Vilar, recop., Madrid, 1987.

27. J. Gabriel de Lurbe, *Chronique bordelaise,* Burdeos, 1619, p. 42, citado en Gabriel Hanotaux y Alfred Martineau, *Histoire des colonies françaises...,* 6 vols., París, 1920-1934, IV, p. 7.

28. Jean Bodin, *The Six Books of a Commonwealth,* edición facsímil de la traducción inglesa de 1606, Kenneth McRae, recop., Cambridge, Mass., 1962, p. 42.

29. Citado en UNESCO, *The Atlantic Slave Trade from the Fifteenth to the Nineteenth Century,* París, 1979, p. 165.

Libro segundo: La internacionalización de la trata

9. *Una buena relación con los negros*

1. Jean-Michel Deveau, *La Traite Rochelaise,* París, 1990.

2. Lawrence [5, 3], pp. 35 y 280 (nota a pie de página).

3. *The Hawkins Voyages,* Clements Markham, ed., Hakluyt Society, vol. LVII, Londres, 1878, p. 5. Véase también Antonio Rumeu de Armas, *Viajes de Hawkins a América,* Sevilla, 1947, y J. A. Williamson, *Sir John Hawkins,* Oxford, 1927.

4. Jean Barbot, *A Description of the Coasts of Guinea,* 2 vols., P. E. H. recop., Londres, 1992, I, p. 194.

5. *De Werken van G. A. Bredero,* II, Amsterdam, 1890, citado en Johannes Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade,* Cambridge, 1990. No encontré la traducción inglesa de *The Little Moor.*

6. Vila Vilar [7, 1], p. 214.

7. Loc. cit.

8. Johann Gregor Aldenburg, *Reise nach Brasilien, 1623-1626,* La Haya, 1930.

9. J. F. Jameson, recop. *Narratives of New Netherland,* Nueva York, 1909, p. 129; Broadhead y E. B. O'Callaghan, *Colonial History of the State of New York,* Nueva York, 1858, vol. 2, pp. 759-776.

10. C. L. R. Boxer, *The Dutch in Brazil,* Londres, 1957, p. 83; Manuel Calado, «O balersoso Lucideno e triumphe da libertade», Lisboa, 1648, 30, citado en C. L. R. Boxer, *Golden Age of Brazil,* Londres, 1962, p. 16.

11. Phyllis Martin, *External trade of the Loango coast,* Oxford, 1972, p. 58; Ralph Delgado, *Historia do Angola,* 4 vols., Benguela y Lobito, 1948 en adelante, II, pp. 281, nota 62, citado en J. Vansina, *Kingdoms of the Savanna,* Madison, 1966, p. 142.

12. *D,* I, p. 97.

13. *D,* IV, p. 1.

14. Jobson [introducción, 2].

15. *D,* IV, p. 49.

16. Citado en K. G. Davies, *The Royal African Company*, Nueva York, 1970, p. 41.
17. J. T. Scharf, *History of Maryland*, Baltimore, 1878, I, p. 66.
18. Diario de John Winthrop, citado en *D*, III, 6
19. *Cambridge History of the British Empire*, Cambridge, 1920, I, p. 69.
20. Cadereita, citado en Vila Vilar [7, 1].
21. Diario de Guijo, citado en Solange Alberro, *Inquisition et société au Mexique*, México, 1988, p. 295.
22. William Atkins, *A Relation of the Journey from St. Omer to Seville*, Londres, 1652, Martin Murphy, recop. en *Camden Fifth Series*, Londres, 1944, p. 245.

10. El esclavo negro es la base de la hacienda

1. AGI, Indif. gen., leg. 2796.
2. Véase Vila Vilar [7, 1].
3. H. Wätjen, *Das Hollandische Kolonial Reich in Brasilien*, Berlín, 1921, p. 487.
4. Alberto Vieira, *Cartas*, J. Lúcio d'Azevedo, recop. 3 vols., Coimbra, 1925-1928, I, p. 243.
5. *C*, pp. 106-107, cifras corregidas por Vila Vilar [7, 1].
6. E. B. O'Callaghan, recop. *Documents Relative to the Colonial History of the State of New York*, Nueva York, 1856, I, p. 162.
7. Citado en *D*, I, p. 125, nota 2.
8. Loc. cit.
9. *Trends and Forces of World Sugar Consumption*, Roma, 1961, p. 11.
10. Fr. Antoine Biet, *Voyage de la France équinoxiale*, París, 1664.
11. Jean Clodoré, *Relation de ce qui s'est passé dans les Isles et Terre Ferme de l'Amérique*, París, 1671.

11. Es legal hacerse a la mar

1. *D*, I, p. 125.
2. *D*, I, pp. 128-131.
3. *Samuel Pepys' Diary*, Robert Latham y William Matthews, recop., Londres, 1971, IV, p. 152.
4. *D*, I, p. 88.
5. Pepys [11, 3], V, pp. 352-353.
6. Charles Davenant, *Reflections on the Constitution and Management of the Trade to Africa*, Londres, 1709. Para Jaime II, véase John Miller, *James II* (Londres 1990, p. 44).
7. Davies [9, 16], pp. 179-180; Curtin [4, 15], pp. 7, 119, 122; David Galenson, recop. *Markets in History*, Cambridge, 1986; Richard Dunn, *Sugar and Slaves*, Williamsburg, 1972, p. 155.

8. Jacob Judd, «Frederick Philipse and the Madagascar Trade», *New Historical Society Quarterly*, LV, 1971.

9. *D*, I, p. 271.

10. David Richardson, *Africa and the Eighteenth Century Slave Trade to America*, 3 vols., Bristol, 1986-1990.

11. Acerca de los puertos menos importantes, véase Nigel Tattersfield, *The Forgotten Trade*, Londres, 1991, pp. 203-349.

12. Citado en E. D. Ellis, *An Introduction to Sugar as a Commodity*, Filadelfia, 1905, p. 82.

13. Calendario de documentos de Estado, col. 17080-17090, citado en *D*, III, p. 2.

14. N. B. Shurtless, *Topographical and Historical Description of Boston*, Boston, 1871, I, p. 48.

15. *D*, III, p. 1.

16. *D*, IV, p. 6.

17. *D*, IV, pp. 1-2.

18. *D*, II, p. 24; Maurice Cranston, *John Locke*, Londres, 1985, p. 178.

19. *D*, I, p. 124.

20. *D*, IV, pp. 243, 250-56.

21. *The Writings and Speeches of Oliver Cromwell*, Oxford, 1988, IV, p. 521.

12. El que sepa suministrar los esclavos compartirá esta riqueza

1. Citado en Roberto Arrazola, *Palenque, primer pueblo libre de América*, Cartagena, 1970, pp. 68-790.

2. Memorias del capitán Fernando de Silva Solís, 1642, en AGI, Indif. gen., leg. 2796, publicado por Enriqueta Vila Vilar en «La sublevación de Portugal y la trata de negros», *Iberoamerikanische Archiv*, núm. 2, 3, Berlín, 1976, p. 175.

3. I. A. Wright, «The Coymans Asiento», *Bijdragen voor de Vaderlandse Geschiedenis en Oudheidkunde*, reeks vi, deel I, afleverung 1-2, Arnhem, 1934.

4. Enriqueta Vila Vilar [12, 2], y Jonathan Israel, *Empires and Entrepôts*, Londres, 1990, p. 439.

5. Davis [9, 16], p. 329.

6. *D*, I, 329, 341.

7. AGI, Indif. gen. 153-7-10 (antigua categoría) citado en D, I, 50.

8. *D*, I, 280, 350, 370.

9. Barbot [9, 4], I, p. 273.

10. Scelle [6, 7], p. 125.

11. Mauricio Goulart, *Escravido Africano no Brasil*, São Paulo, 1950.

12. Boxer [9, 10], p. 47.

13. Goulart [12, 11], p. 203. Véase también *C*, p. 209.

14. Daniel Defoe, *Robinson Crusoe*, Londres, 1891, pp. 38-39: «deseaban hacer una travesía, para desembarcar negros y repartirlos entre sus propias plantaciones, y la pregunta era, en resumen, si yo iría en su barco para encargarme del trueque en la costa de Guinea...»

15. *Le Gentil de la Barbinais, Nouveau Voyage autour du monde*, París, 1728-1729, citado en Freyre [8, 8], p. 445.

16. Adam Jones, en Serge Daget, recop. *Actes du colloque international sur la traite des noirs*, Nantes, 1985, I, p. 285.

17. Citado en H. A. Wyndham, *The Atlantic and Slavery*, 1935, p. 59.

18. E. W. Martin, *The British West Africa Settlements*, Londres, 1927, pp. 48-49.

19. *C*, 119.

20. Jean Bazin y Emanuel Terry, «Guerres des lignages et guerres d'état en Afrique», *Archives Contemporaines*, París, 1992, pp. 9-32.

21. Citado en Postma [9, 5], pp. 85, 96.

22. La concesión del asiento figura en AGI, Saint-Domingue leg. 1515.

23. Calendario de documentos de Estado, citado en *D*, I, nota 3.

24. *D*, II, p. 4.

25. *D*, II, p. 82.

Libro tercero: El apogeo

13. Ninguna nación se ha hundido tanto en esta culpa como la Gran Bretaña

1. Elizabeth Donnan, «Early Days of the South Sea Company», *Journal of Economic and Business History II* (3), mayo de 1930. Véase Victoria G. Sorsby, *British Trade with Spanish America Under the Asiento, 1713-1740*, tesis de doctorado, Universidad de Londres, 1975.

2. Daniel Defoe, *An Essay on the South Sea Trade*, Londres, 1711.

3. Según lo recordaba el duque de Clarence en *PH*, 34 1094.

4. Colin Palmer, *Human Congress*, Urbana, 1981, p. 10.

5. *D*, II, pp. 295, 159.

6. *D*, II, pp. 171-173.

7. Citado en lord Erleigh, *The South Sea Bubble*, Londres, 1935, p. 36. Véase Irwin Ebrenpreis: *Swift, the Man, his wooks and the age* (Londres, 1983).

8. La mejor obra al respecto es, con mucho, la de John Carswell, Londres, 1993, en la que me he apoyado mucho para estos párrafos.

9. Palmer [13, 4], pp. 75-76, 85-86.

10. *D*, II, p. 195.

11. Lady Mary Wortley Montagu, *Complete Letters*, R. Robert Hallsband, recop., Londres, 1965, I, p. 232.

12. Citado en Leslie Stephen, ensayo sobre Chandos en DNB.
13. *D*, II, p. 256.
14. J. A. Rawley, «Humphrey Morice», en Daget [12,16], I, p. 269.
15. David Richardson, Bristol, *Africa and the Eighteenth Century Slave Trade to America*, 3 vols., Bristol Record Society, núms. 38, 39, 42, 1986-1990.
16. *C*, 140, pp. 215-216.
17. Daniel Defoe, *A Tour Through the Whole Island of England*, 3 vols., 1724-1727.
18. *A General and Descriptive History of Liverpool*, 1798, citado en *D*, II, p. 49.
19. James Picton, *Memorials of Liverpool*, 2 vols., Londres, 1873, I, pp. 182, 185-186.
20. David Richardson, *The Bristol Slave Traders, A Collective Portrait*, Bristol, 1985.
21. Folarin Shyllon, *Black People in England*, Londres, 1977, pp. 6-7.
22. Jean-Joseph Expilly, en su *Dictionnaire Géographique*, París, 1762, V, p. 17.
23. A. Perret, «René Montaudoin», en *Bulletin de la Société d'Archeólogie d'Histoire de Nantes*, t. LXXXVIII, 1949, pp. 78-94.
24. Expilly [13, 22], V, p. 80.
25. George Collas, *René-Auguste de Chateaubriand*, París, 1949, p. 39.
26. L. Peytraud, *L'esclavage aux Antilles Françaises avant 1789*, París, 1897, p. 380.
27. *C*, 170. Gaston Martin, *Nantes au XVIIIème siècle*, París, 1931.
28. Goulart [12, 11], p. 203; Pierre Verger, *Flux et reflux de la traite des nègres entre le Golfe de Bénin et Bahia de Todos los Santos*, París, 1968, p. 100.
29. *D*, IV, pp. 235 ss.
30. *D*, IV, pp. 263, 273.
31. *D*, IV, p. 236.
32. *Boston Gazette*, 22 de mayo de 1721.
33. *D*, IV, p. 236.
34. *Boston Gazette*, 1721.
35. *D*, IV, p. 238.
36. Hedges, *The Browns of Providence Plantation*, Providence, 1968.
37. James G. Lydon, «New York and the Slave Trade», *WMQ* 35, 1978.

14. Por la gracia de Dios

1. Malachy Postlethwayt, *The African Trade, The Great Pillar*, Londres, 1745, p. 4.
2. *D*, II, pp. 474-484.
3. Philip Hamer y otros, *The Letters and Papers of Henry Laurens*, Columbia, S. C., 1964, I, pp. 202, 213.

4. *D*, III, p. 320; IV, pp. 313, 321.
5. *D*, IV, p. 321.
6. Hamer [14, 3], II, p. 123.
7. Ibíd., II, p. 177.
8. Francisco de Arango, *Obras completas*, La Habana, 1952, I, p. 117.
9. Hamer [14, 3], III, p. 412.
10. *D*, II, pp. 514-515.
11. Gaston Martin [13, 27].
12. Ibíd.
13. Ibíd.
14. E. Saugera, *Bordeaux, port négrier*, Burdeos, 1995, p. 69.
15. Carta de Silva, 18 de octubre de 1781, citado en José Honorio Rodrigues, *Brazil and Africa*, Berkeley, 1964.
16. Kenneth Maxwell, *Pombal*, Nueva York, 1996, p. 54.
17. Louis-Antoine de Bougainville, *Voyage autour du monde*, París, 1958.
18. AGI, Indif. gen., leg. 2819.
19. Bibiano Torres Ramírez, *La conquista gaditana de negros*, Sevilla, 1973, p. 35.
20. Loc. cit.
21. *D*, IV, p. 245.
22. *D*, IV, p. 471.
23. Acerca de Oswald, véase, David Hancock, *Citizens of the World*, Nueva York, 1993.
24. Acerca de Clement Noble, véase sir Andrew Noble, *The Nobles of Ardmore*, publicación privada, c. 1973.
25. Richard Brooke, *Liverpool as It Was During the Last Quarter of the Eighteenth Century*, Liverpool, 1853, p. 328.
26. Cámara de los Lores MSS 14-19 de febrero de 1778.
27. Richard Miles en *D*, II, p. 522.
28. B. W. Higman, *Jamaica Surveyed*, Kingston, 1988, pássim.
29. George Howe, *Mount Hope*, Nueva York, 1959, p. 87.
30. Robert Louis Stein, *The French Slave Trade*, Madison, 1979, p. 180.
31. Jean-Philippe de Garran-Coulon, *Rapport sur les troubles de Saint-Domingue*, París, año V-VII, según el calendario revolucionario, IV, p. 18.
32. J-F. Landolphe, *Mémoires du capitaine Landolphe*, 2 vols., París, 1823.

Libro cuarto: La travesía

15. Un asqueroso viaje

1. W. E. Minchinton, «The Virginia Letters of Isaac Hobhouse», *Virginia Magazine of History and Biography 66*, 1958, p. 279.
2. *D*, III, p. 195.
3. Hancock [14, 23], 1995, pp. 432-435; I. A. Wright [12, 3], p. 50.

4. Acerca de Isaac Norris, véase Darold Wax, «Quaker Merchants and the Slave Trade», *Pennsylvania Magazine of History and Biography,* LXXXVII, 1962, y, del mismo autor, «Negro Imports into Pennsylvania», *Pennsylvania History,* XXII, 1965.

5. Acerca de los Galton, véase B. M. D. Smith, *The Galtons of Birmingham,* Business History, p. 128

6. Citado en C. L. R. Boxer, *The Portuguese Seaborne Empire,* Londres, 1963, p. 271.

7. Minchinton [15, 1], p. 278.

8. Jean Mettas, *Répertoire des expédition négrières françaises au XVIIe siècle*, vol. 1, Nantes, 1978; vol. 2, *Ports autres que Nantes,* 1984.

9. Citado en Palmer [13, 4], p. 21.

10. Pierre Boule, «L'origine du racisme en Europe», en Daget [12, 16], I, p. 535.

11. Darold Wax, «A Philadelphia Surgeon on the Coast of Africa», *Pennsylvania Magazine of History and Biography,* XC, I, 1968.

12. Maurice Bégouen-Démeaux, *Une famille de marchands de Le Havre*, 2 vols., El Havre, 1951-1971, I, p. 20.

13. Hamer [14, 3], VI.

14. *D*, II, p. 82.

15. Collas [13, 25], p. 177.

16. Crow [8, 20], pp. 176-177.

17. *D*, IV, p. 496.

18. Thomas Phillips, *A Journal of a Voyage Made in the Hannibal,* 1694, Londres, 1746, p. 233.

19. John Newton, «Thoughts on the Africa Slave Trade», *Letters and Sermons*, 3 vols., Edimburgo, 1780, p. 103.

20. J.-M. Deveaux, *France au temps des négriers*, París, 1994.

21. Barbot [9, 4], p. XCVII.

22. *R & P*, 1790, vol. 82, p. 27.

23. *R & P*, 1790, vol. 73, p. 163.

24. *R & P*, 1790, vol. 82, p. 29.

25. Édouard Corbière, *Le Négrier*, París, 1832.

26. *D*, III, p. 229.

27. *D*, II, p. 327.

16. El gran placer de nuestro vino

1. *D*, III, pp. 269-270.

2. *D*, II, p. 274.

3. Acerca de Malemba, véase Rinchon [8, 3], p. 32.

4. Acerca de la bahía de Loango, véase Rinchon [8, 3], pp. 71, 74

5. Barbot [9, 4], II, p. 493.

6. Capitán William Snelgrave, *A New Account of Some Parts of Guinea*, Londres, 1734, p. 88.

7. Bosman [4, 16], p. 174.

8. Lord Edward Fitmaurice, *Life of William, Earl of Shelburne*, 3 vols., Londres, 1873, I, pp. 400, 404.

9. Fernandes [3, 19], p. 17.
10. Francis Moore, *Travels unto the Inland Parts of Africa*, Londres, 1738, p. 87.
11. Barbot [9, 4], I, p. 172.
12. Según palabras de Eric Williams, *Capitalism and Slavery*, Londres, 1942, p. 81.
13. Citado en Verger [13, 28], p. 50.
14. *D*, II, p. 541.

17. Puertos esclavos - I

1. Fernandes [3, 19], p. 7
2. N. Bennet y G. Brooks, *New England Merchants in Africa*, Boston, 1965, p. 15.
3. *R & P*, 1790, vol. 72, p. 39.
4. Informe de sir George Collier, en *Parliamentary Papers 1821*, vol. XXIII.
5. Citado en John Thornton, *Africa and the Africans in the Making of the Atlantic World*, Nueva York, 1992, p. 66.
6. Olfert Dapper, *Nouvelle description des pays africains*, Amsterdam, 1670, p. 471.
7. C. L. R. Boxer, *Race Relations in the Portuguese Colonial Empire*, Oxford, 1963, p. 11.
8. Barbot [9, 4].
9. Barbot [9, 4], II, p. 404.
10. *D*, II, p. 520.
11. Davies [9, 16], pp. 178-179.
12. Véase Saugera [14,14].
13. Albert Van Dantzig, *Les Hollandais sur la côte de Guinée*, París, 1980.

18. Puertos esclavos - II

1. I. A. Akinjogbin, *Dahomey and Its Neighbours*, Cambridge, 1966, p. 134.
2. Pieter de Marees, *Description and historical account of the Gold Kingdom of Guinea*, 1602, traducido al inglés y editado por Albert Van Dantzig y Adam Jones, Oxford, 1987, p. 224.
3. Antoine-François Prévost, *Histoire générale des voyages*, París, 1746 en adelante. Para un interesante estudio sobre Prévost, véase Shirley Jones, «Les esclaves sont des hommes», en R. J. Howells, *Voltaire & His World, Studies Presented to W. H. Barber*, Oxford, 1985.
4. *D*, I, p. 399.
5. Antoine-Edmé Pruneau de Pommegorge, *Description de la Negritte*, Amsterdam, 1789.
6. Citado en Robin Law, *The Slave Coast of West Africa*, Oxford, 1991, pp. 262-263.

7. La carta de Lambe citada en William Smith, *A New Voyage to Guinea*, Londres, 1744, pp. 169-181.
8. Citado en Akinjogbin [18, 1], p. 164.
9. Macgregor Laird, citado en Howard Temperley, *White Dreams, Black Africa*, New Haven, 1991.
10. *D*, Forde, recop., *Efik Traders in Old Calabar*, Londres, 1956, p. 81.
11. John Adams, *Remarks on the Country Extending...*, Londres, 1823, p. 129.
12. *R & P, Informe de la Cámara de los Comunes de 1789*, testimonio de James y Penny.
13. Resumen de las actas de testimonios presentados ante de la Cámara [de los Comunes], III, 1790, pp. 53-54.
14. Citado en Vansina [9, 10], p. 181.
15. Louis-Marie-Joseph conde de Grandpré, *Voyage à la côte occidentale d'Afrique*, 2 vols., París, 1801, I, p. 223.
16. William Beckford en la Cámara de los Comunes, 1752, citado en John Latimer, *Annals of Bristol*, Bristol, 1893, p. 128.

19. Una gran escasez de esclavos

1. *D*, II, p. 255.
2. Barbot [9, 4], I, p. 106.
3. Bosman [4, 16], p. 363.
4. Francis Moore [16, 10], p. 41.
5. *R & P*, 1790, pp. 73, 207.
6. *R & P*, 1790, pp. 73, 213.
7. Palmer [13, 4], p. 20.
8. *D*, II, p. 527.
9. Citado en *D*, II, p. 570.
10. C. B. Wadström, *Observations on the Slave Trade*, Londres, 1789, p. 1.
11. Alexander Falconbridge, *An Account of the Slave Trade*, Londres, 1788, p. 16.
12. Vansina [9,10], p. 248.
13. Citado en Postma [9, 15], p. 90.
14. John Atkins, *A Voyage to Guinea, Brasil and the West-Indies*, Londres, 1735, pp. 71-72.
15. Testimonio de Wadström en una investigación del Consejo Privado.
16. Olaudah Equiano, *Equiano's Travels*, 2 vols., Paul Edwards, recop., Nueva York, 1967, I, p. 47.
17. Wadström [19, 10], pp. 16-20.
18. Bosman [4, 16], p. 364.
19. Francis Moore [16,10], p. 20.
20. Phillips [16, 18].
21. Wadström [18, 10], p. 18.
22. William Towerson, *Haklyut's Principal Navigations 1598-1600*, II, 2.ª parte, pp. 23-52.

23. Bosman [4, 16], p. 475.
24. Palmer [13, 4], p. 39.
25. Richard Drake, *Revelations of a Slave Smuggler*, Nueva York, 1860, p. 3.
26. *D*, IV, p. 148.
27. Mungo Park, *The Travels of Mungo Park*, Londres, 1907, ed. Everyman, pp. 221, 244.
28. Barbot [9, 4].
29. Bosman [4, 16], p. 264.
30. Xavier Golbéry, *Fragments d'un voyage en Afrique fait pendant les années 1785-1787*, París, año X, 1802, en *D*, II, p. 567.
31. Wadström [19, 10], p. 16.
32. Park [19, 27], p. 149.
33. Park [19, 27], p. 249.
34. Luiz Antonio de Oliveira, *Memoria a respeito dos escravos e tráfico da escravatura...*, Porto, 1977, p. 48.
35. El historiador era Joseph Miller cuyo *Way of Death*, Madison, 1988, constituye la mejor introducción a la trata anglobrasileña hacia 1800.

20. Los más negros con ensortijado cabello corto

1. Bosman [4, 16], I, p. 441.
2. Phillips [15, 18], p. 216.
3. Ibíd., pp. 218-219.
4. Snelgrave [16, 6], p. 39.
5. Postma [9, 5], p. 87; Phillips [15, 18], p. 219; Barbot [9, 4], I p. 174.
6. Gaston Martin [13, 27], pp. 91-92; Mettas [15, 8], I, pp. 206-207.
7. *D*, II, p. 567.
8. Phillips [15, 18], p. 220.
9. *D*, II, p. 365.
10. *D*, II, p. 186.
11. *D*, I, p. 399; Drake [19, 25], p. 43.
12. Rinchon [8, 2], p. 162.
13. Phillips [15, 18].
14. Palmer [13, 4], p. 69.
15. Gaston Martin [12, 18], p. 112.
16. Adam Jones, en Daget [12, 15], I, p. 289.
17. Carta del jesuita Pedro de Espinosa a fray Diego Ruiz, 1622, en Pablo Pastells, S. J., *Historia de la Compañía de Jesús en la provincia de Paraguay*, Madrid, 1912-1949, I, pp. 300-301.
18. Viaje de Prévost citado en Jones [18, 3], p. 225.
19. Grandpré [18, 15], II, p. 25.
20. Citado en Palmer [13, 4], p. 61.
21. Ibíd., p. 63.

22. Mary Karasch, *Slave Life in Río de Janeiro*, Princeton, 1987, p. 22.
23. Citado en James Rawley, *The Transatlantic Slave Trade*, Nueva York, 1981, p. 272.
24. Phillips [15, 18], p. 212.
25. Postma [9, 5], pp. 107-108.
26. «Considerations on the Present Peace», Londres, 1763, en *D*, II, pp. 515-516.
27. Ryder [6, 29], p. 169.
28. Smith [18, 7].
29. Comité Hutt, p. 421.
30. Martin [13, 26], p. 104.
31. *D*, IV, p. 372.
32. Citado en Palmer [13, 18], p. 219.
33. Thomas Clarkson, *The History of the rise, progress and accomplishment of the aboliton of the African Slave Trade by the British Parliament*, 2 vols., Londres, 1808, I, pp. 307-308.
34. Dantzig, citado en Daget, recop. [12,16], I, p. 591.
35. Phillips [15, 18], p. 219.
36. Bosman [4, 16].
37. Phillips [15, 18], p. 219.
38. Snelgrave [16, 6], p. 162.
39. *D*, IV, p. 498.
40. Martin [13, 26], p. 117; John Newton, *Letters and Sermons*, 3 vols., Edimburgo, 1780, I, p. 75.

21. Si quisiereis aprender a rezar, id a la mar

1. Equiano [19, 16], I, p. 76.
2. Jacques Savary, *Le Parfait Négociant*, París, 1755, citado en Gaston Martin [13, 27], p. 111.
3. Phillips [15, 18], p. 230.
4. *R & P*, 1790, vol. 83, p. 35.
5. Bosman [4,16], p. 364.
6. Dionigio Carli di Piacenza, *A Voyage to Congo, etc... in 1666 and 1667* con Angelo Guattini, en las colecciones de viajes de Churchill, Londres, 1732.
7. Informe de la investigación de la Cámara de los Comunes, 1792.
8. Barbot [9, 4].
9. Testimonio de Wadström ante el Consejo Privado.
10. Ibíd.
11. Equiano [19, 16], p. 78.
12. Lady Knutsford, *Life and Letters of Zachary Macaulay*, Londres, 1908, pp. 87-89.
13. *R & P*, 1790, vol. 72, p. 84.
14. Thomas Clarkson, *Essay on the Comparative Efficiency of Re-*

gulation or Abolition as Applied to the Slave Trade, Londres, 1789, en *D*, II, p. 573.

15. *D*, I, p. 272.
16. Véase por ejemplo H. S. Klein, *The Middle Passage*, Princeton, 1978.
17. Barbot [9, 4], II, p. 779.
18. Phillips [15, 18], p. 229; Comité Hutt, II, p. 7.
19. Postma [9, 5], p. 308.
20. Barbot [9, 4], I, XCVII.
21. *London Magazine*, XXVIII, p. 162.
22. Mettas [15, 8], p. 123.
23. Comité Hutt, I, p. 472.
24. Phillips [15, 18], p. 221.
25. Ibíd., p. 232.
26. Barbot [9, 4], II, p. 79.
27. Discurso de Wilberforce, en *PH*, vol. 28, col. 258.
28. *D*, I, p. 462.
29. Barbot [9, 4], II, p. 791; Phillips [15, 19], p. 233.
30. Mercado [8, 21].
31. Barbot [9, 4].
32. Phillips [15, 18].
33. Bosman [4, 16], p. 365.
34. Esto figura en John Atkins, *A Voyage to Guinea...*, Londres, 1753, citado en *D*, II, p. 266.
35. Smith [18, 7], p. 19.
36. *D*, III, p. 321.
37. *D*, III, p. 213.
38. Georg Nørregåard, *Danish Settlements in West Africa*, Boston, 1966, p. 89.
39. Gaston Martin [13, 27], p. 120.
40. Newton [15, 19], p. 104.
41. Park [19, 27], p. 371.
42. Marcel Delafosse, *L'Histoire de La Rochelle*, París, 1991, p. 169.
43. *D*, II, p. 494.
44. *D*, IV, p. 118.
45. *Boston News*, carta del 9 de mayo de 1723, en *D*, IV, 186, nota 6.

22. *Sólo Dios sabe lo que haremos con los que quedan*

1. Amadée-François Frézier, *Voyage to the South Sea*, trad. al inglés, Londres, 1717, p. 301.
2. Citado en Boxer [9, 10], p. 7.
3. Citado en Robert Edgar Conrad, *World of Sorrow*, Baton Rouge, Luisiana, 1986, p. 49.
4. Nicolás del Castillo Mathieu, *Esclavos negros en Cartagena*, Bogotá, 1982, p. 95.

5. Sandoval [8, 26], p. 109.
6. Drake [19, 25], p. 44.
7. Jean-Baptiste Labat, *Voyage aux îles*, París, 1993, p. 228.
8. Gaston Martin [13, 27], p. 130.
9. Loc. cit., p. 125.
10. W. R. Gardner, *History of Jamaica*, Londres, 1909, p. 165.
11. *D*, III, p. 273.
12. Equiano [19, 20], p. 63.
13. Barbot [9, 4], p. 550.
14. *R & P*, 1790, vol. 72, p. 160.
15. *D*, II, p. 460.
16. Hamer [14, 3], I, p. 255.
17. Ibíd. Bostock se convirtió posteriormente en próspero tratante.
18. Ibíd.
19. Citado en Darold Wax, «Black Immigrants, the Slave Trade», *Colonial Maryland 73*, núm. 1, marzo de 1978, p. 43.
20. Newton [20, 40], I, p. 81.
21. Roger Anstey, *The Atlantic Slave Trade and British Abolition*, Londres, 1975, p. 47.

Libro quinto: La abolición

23. Sobre todo una alma buena

1. *D*, II, p. 627.
2. *PH*, 34 1798-1800, col. 1092 (5 de julio de 1792).
3. Arthur Young, *Travels in France*, Londres, 1929, p. 116.
4. Francis Lefeuvre, *Souvenirs nantais et vendéens*, París, 1913.
5. *PH*, 19, col. 305 (23 de mayo, 2 de junio de 1777): «El señor Burke se oponía a revisar la situación de la trata a África en general.»
6. John Milton, *Paradise Lost*, pp. VII, 64.
7. John Locke, *Two Treatises on Government*, Peter Laslett, recop., Cambridge, 1960, p. 302. La nota 24 de Laslett explica que Locke parece suponer que las incursiones de la trata de la RAC no eran sino guerras y que los esclavos capturados habían renunciado a su vida mediante «un acto que merece la muerte».
8. En 1601 Felipe había prohibido el uso de mano de obra india en todas las tareas de las plantaciones, lo que tuvo por efecto obligar a los plantadores a comprar esclavos africanos.
9. John Francis Maxwell, *Slavery in the Catholic Church*, Londres, 1975, p. 71.
10. Deveaux [15, 20]. Pere Labat, *Voyages aux îles d'Amèrique*, 8 vols., París, 1722.
11. Davis [7, 19], p. 201.
12. *D*, III, p. 4.

13. *D*, III, p. 108.
14. *D*, III, p. 7.
15. Lawrence Towner, «A Fondness for Freedom», *WMQ*, 2.ª serie, XIX, abril de 1962.
16. *D*, III, p. 36.
17. Aphra Benn, *Oroonoko, or the History of the Royal Slave*, Londres, 1688.
18. Citado en Tattersfield [11, 11], p. 18.
19. Thomas Aubrey, *The Sea Surgeon, or the Guinea Man's Vademecum*, Londres, 1729.
20. James Thomson, *Summer, Complete Works*, Edimburgo, 1853, p. 67.
21. William Shenstone, *Complete Works*, Edimburgo, 1852, p. 233; Alexander Pope, «Essay on Man», I, p. 107.
22. Fr. Jerome Merollo da Sorrento, *A Voyage to Congo*, traducción al inglés, en John Pinkerton, *A General Collection of the Best and Most Interesting Voyages*, Londres, 1814, citado en Donnan, I, p. 319.
23. Citado en Walter Rodney, *A History of the Upper Guinea Coast*, Oxford, 1970, pp. 120-121.
24. *D*, I, p. 319.
25. Labat [22, 7], p. 219.
26. Clarkson [20, 33], I, pp. 112, 134.
27. Darold Wax, «Quaker Merchants and the Slave Trade in Colonial Pennsylvania», *Pennsylvania Magazine of History and Biography*, LXXXVII, 1962, pp. 143-159.
28. Citado en Tattersfield [11, 11], p. 119.
29. Albert Matthews, «Protests Against Slavery in Massachusetts», *Publications of the Colonial Society of Massachusetts VIII*, Transactions, Boston, 1906, p. 288.
30. Clarkson [20, 33], I, p. 148.
31. Ibíd., p. 140.
32. *John Woolman's Journal*, Philips Marlton, recop., Nueva York, 1971, y Clarkson [20, 33], I, p. 162.
33. Clarkson [20, 33], I, p. 114.
34. *D*, IV, p. 132.
35. *D*, IV, p. 131.
36. Clarkson [20, 33], I, p. 184.
37. *D*, IV, p. 289.
38. *D*, IV, p. 294.
39. *D*, IV, p. 321.
40. *D*, III, p. 291.
41. André João Antonil, *Cultura e Opulencia do Brasil*, Lisboa, 1711; Manuel Ribeiro da Rocha, *Ethiope Resgatado*, Lisboa, 1758.
42. Jorge Palacio Preciados, *La trata de esclavos por Cartagena de Indias*, Tunja, 1973, p. 349.
43. Pierre Marivaux, *L'Île des esclaves*, París, 1753.
44. Voltaire, *Romans et contes*, en Gallimard, col. La Pléiade, París, 1954, pp. 104-105.

45. Voltaire, *Essai sur les moeurs et l'esprit des nations*, ed. René Pomeau, París, 1863, II, p. 805.

46. Voltaire, *Complete Works of Voltaire*, Theodore Besterman, recop., Banbury, 1974, vol. 117, p. 374.

47. Montesquieu, *Oeuvres complètes*, Edouard Laboulaye, recop., París, 1877, vol. IV, I, p. 330.

48. Rousseau, «Du contrat social», en *Oeuvres complètes*, Gallimard, La Pléiade, vol. I, IV.

49. *Encyclopédie*, vol. XVI, Neuchâtel, 1765, p. 532.

50. *Inmensa Pastorum* del 20 de diciembre de 1741, dirigida a los obispos de Brasil y otros dominios portugueses; Pastor [7, 15], pp. 36, 10.

24. *Los más fuertes gañidos pidiendo libertad*

1. Horace Walpole, *Cartas*, II, Cunninghame, recop., p. 149.

2. *Gentleman's Magazine*, X, p. 341.

3. *London Magazine*, VII, marzo de 1738, p. 129.

4. Horace Walpole, *Correspondence*, editado por Yale, 20, 126.

5. Francis Hutcheson, *A System of Moral Philosophy*, Londres, 1755, II, p. 213.

6. Adam Smith, *The Theory of Moral Sentiments*, Londres, 1759, p. 402.

7. *Gentleman's Magazine*, XXXIV, p. 493.

8. George Wallace, *The System of the Principles of the Laws of Scotland*, Londres, 1761, I, p. 91.

9. Adam Ferguson, *Institutes of Moral Philosophy*, Edimburgo, 1769, p. 223.

10. William Blackstone, *Commentaries on the Laws of England*, 1765, I, pp. 411-412.

11. Como se ve en Shyllon [13, 21], pp. 55 ss.

12. «The London Stage», s. f., *The Padlock*, p. 3.

13. *An Account of Giants Lately Discovered*, Londres, 1759, p. 15.

14. Anthony Benezet, *A Caution to Great Britain and Her Colonies...*, Londres, 1767, p. 11.

15. *R & P*, 1788, vol. 67, pp. 308, 316.

16. Granville Sharp, *A Representation of the Injustice and Dangerous Tendency of Tolerating Slavery*, Londres, 1769, p. 9.

17. Peter Hutchinson, *The Diaries and Letters of Thomas Hutchinson*, Esq., Boston, 1884, II, p. 277.

18. Richard Pares, *A West-Indian Fortune*, Londres, 1950, p. 121.

19. Benezet, citado en David Brion Davis, *The Problem of Slavery in the Age of Revolution*, Ithaca, 1975, p. 406.

20. John Wesley, *Thoughts Upon Slavery*, Londres, 1774, pp. 10-14.

21. Boswell, *Life of Johnson*, Augustine Birrell, recop., Boston, 1904, IV, p. 202.

22. Ob. cit., IV, p. 207.

23. Samuel Johnson, *Taxation No Tyranny, an Answer to the Resolutions and Addresses of the American Congress*, Londres, 1774, p. 89.

24. Adam Smith, *The Wealth of Nations*, Nueva York, 1994, p. 415.

25. *History of Parliament 1754-1790*, sir Lewis Namier y John Brooke, ed., Londres, 1964, II, p. 593.

26. Citado en Latimer [18, 16], p. 412.

27. Archivos de Massachusetts CCXV, p. 96. Agradezco esta referencia a David Hancock de la Universidad de Michigan.

28. Frederick Law Olmsted, *A Journey in the Southern Slave States*, Nueva York, 1856, p. 125.

29. W. E. B. Dubois, *The Suppression of the African Trade to the United States of America*, Cambridge, Mass., 1899, p. 48; Thomas Jefferson, *Works*, H. A. Washington, recop., 1853-1854, I, pp. 23-24.

30. *PH*, vol. 18, col. 486 (22 de marzo de 1775).

31. David Cooper («A Farmer»), *A Serious Address to the Rulers of America*, Londres, 1783. Louis-Sebastien Mercier, *L'An 2440*, París, 1977.

32. Louis-Sébastien Mercier, *L'An 2440*, París, 1977.

33. Abad Guillaume Raynal, *Histoire philosophique et politique des Indes*, Yves Benot, recop., París, 1981, pp. 193-211.

34. «Recueil des pièces présentées à l'Académie de Marseilles 1777», citado en Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIIIè siècle*, 2 vols., Marsella, 1973, I, p. 349.

35. Peytraud [13, 26], p. 390.

25. *Se había arrojado el guante*

1. Esmond Wright, *Franklin of Philadelphia*, Cambridge, Mass., 1986, p. 344, sugiere que la idea de que Gran Bretaña impuso la esclavitud a las colonias se debe a Franklin.

2. Dieudonné Rinchon, *Les armements négriers au XVIIIè siècle*, Bruselas, 1955, y [8, 2], p. 360.

3. *D*, III, p. 335; L. V. Briggs, *History and Genealogy of the Cabot Family*, Boston, 1927, II, p. 478.

4. *D*, II, p. 555.

5. Thomas Day, *A Fragment of a Letter on the Slavery of the Negroes*, Londres, 1785.

6. Citado en Clarkson [19, 33], I, p. 120; *PH*, XXIII, pp. 1026-1027.

7. Jacques Necker, *De l'administration des finances de la France*, 3 vols., París, 1784, citado en Clarkson [19, 33], I, p. 104.

8. William Paley, *The Principles of Moral and Political Philosophy*, Dublín, 1785.

9. Clarkson [19, 33], I, p. 284.

10. *PH*, vol. VII, p. 580 (10 de junio de 1806).

11. Clarkson [19, 33], I, p. 332.

12. *R & P* 1788-1789, 6 de marzo de 1788.
13. *Boston Gazette*, 26 de marzo de 1788.
14. Sharp, 4 de septiembre de 1788, en P. Hoare, *Memoirs of Granville Sharp*, Londres, 1820, p. 329.
15. E. C. Martin [12, 17], p. 126.
16. *Congressional Debates on the Constitution*, Library of America, 2 vols., Nueva York, 1993, I, pp. 645-646.
17. Ibíd., p. 395.
18. P. L. Ford, *Pamphlets on the Constitution of the United States*, 367, Brooklyn, 1887.
19. *Congressional Debates* [25, 16], II, p. 65.
20. Ibíd., pp. 21, 117.
21. Loc. cit.
22. *D*, IV, pp. 480 ss.
23. Dubois [24, 29], p. 198.
24. Add. MSS. 38416, folios 24-27, 216, en *D*, II, p. 577.
25. Picton [13, 19], I, p. 219.
26. Robin Furneaux señaló en *Wilberforce*, Londres, 1974, p. 238, que esto debería explicar el comentario de Clarkson en [20, 33], II, p. 506. Véase también el testimonio de G. R. Mellor en *British Imperial Trusteeship*, Londres, 1950, pp. 69-70; la vida de Wilberforce por sus hijos R. I. y S. Wilberforce, *The Life of William Wilberforce*, Londres, 1838, I, p. 165, y Anstey [22, 21], pp. 300-302. El comentario de Fuller se encuentra en sus documentos en la Duke University.
27. Williams [16, 12], p. 148.
28. Clarkson [20, 33], II, p. 504.
29. Citado en ibíd., I, p. 536.
30. El debate sobre la propuesta de ley de Dolben se encuentra en *PH*, vol. 27, col. 495 ss y 573 ss. (21 de mayo de 1788).
31. Jeremy Bentham a Jeremiah Bentham, 9 de noviembre de 1785, en *Collected Works of Jeremy Bentham*, Ian R. Christie, recop., Londres, 1971, III, p. 386.

26. *Habrá hombres en África con sentimientos tan buenos como los nuestros*

1. Clarkson [20, 33], II, p. 26.
2. *PH*, vol. 28, 12 de mayo de 1789.
3. Latimer [18, 16], p. 477.
4. *C*, II, p. 49.
5. Citado en Davis [24, 19], p. 33.
6. *D*, II, pp. 601-610.
7. Loc. cit.
8. Cabría estudiar las razones por las que Smith no habló de la trata.
9. *R & P*, 1790, vol. 72, p. 224.

10. Ibíd., p. 35.
11. Ibíd., p. 138.
12. *R & P*, 1791-1792, vol. 83, pp. 125-126.
13. Anales del Congreso de Estados Unidos, I Congreso, 1.ª sesión, pp. 336-341, 903.
14. Véase Marcel Chatillon, *La diffusion de la gravure du Brookes*, en Daget [12, 16], p. 141. El diagrama apareció en un folleto difundido por la *Société des Amis des Noirs* (Sociedad de Amigos de los Negros) en 1789.
15. Saugera [14, 14], p. 331.
16. Chatillon [26, 14], p. 145; Honoré-Gabriel, conde de Mirabeau, *Mémoires* (Bruselas, 1836) vol. 10, pp. 146-149.
17. Saugera [14, 14], p. 340.
18. Saugera [14, 14], p. 116.
19. Clarkson [20, 33], II, p. 141.
20. Citado en Furneaux [24,26], p. 98.
21. *PH*, vol. 28, col. 359; Peter Fryer, *Staying Power, The History of Black People in Britain*, Londres, 1984, p. 64.
22. Horace Walpole, *Letters*, IX, p. 306 (a Mary Berry).
23. AGI, Santo Domingo, leg. 2207. Es posible que el capitán Courtauld fuese el que figuraba en *Landed Gentry*, de Burke, como de Delaware, mercader 1752-1821. En La Habana el nombre del segundo capitán figura como Hugo Tomás. Cabe comparar los barcos en esta lista con los apenas siete de 1790.
24. Hans Christian Johansen, en David Eltis y James Malvin, recop. *The Abolition of the Atlantic Slave Trade*, Madison, 1981, p. 221 ss.
25. *PH*, vol. 29, cols. 1055-1057.
26. *PH*, vol. 29, col. 1349.
27. Philip Ziegler, *King William IV*, Londres, 1971, p. 98.
28. B. W. Higman, *Jamaica Surveyed*, Kingston, 1988, p. 37.
29. María, lady Nugent, *Journal of a Residence in Jamaica*, Philip Wright, recop., Kingston, 1966, p. 26.
30. Postma [9, 5], p. 118.
31. I. B. Richman, *Rhode Island*, 2 vols., Nueva York, 1902, I, p. 261. Samuel Hopkins, *Works*, 3 vols., Boston, 1852, I, p. 122.
32. Condesa de Merlín, *La Havane*, París, 1844, II, p. 88.
33. José Pablo Valiente y Diego de Gandoquí al Consejo de Indias, 5 de septiembre de 1792, AGI, Indif. gen., leg. 2827, f. 1315; sobre el segundo viaje, véase f. 1318.
34. Briggs [25, 3].
35. Essex Institute cartas manuscritas, en Elizabeth Donnan, «The New England Slave Trade», *The New England Quarterly*, III, 1930, p. 266.
36. Howe [14, 29], pp. 107-109; véase también Jay Coughtry, *The Notorious Triangle*, Filadelfia, 1981, p. 47.
37. Federico Brito Figueroa, *Estructura económica de la Venezuela colonial*, Caracas, 1963, p. 128; acerca de Barry, véase AGI, Indif., leg. 2827, ff. 1-199.

38. James Beattie, *Elements of Moral Science*, 2 vols., Londres, 1790.
39. Hopkins [26, 31], I, p. 152.
40. *PH*, 30, p. 1439.
41. Autobiografía de Shelburne, en lord Edward Fitzmaurice, *Life*, Londres, 1875-1876.

27. *¿Por qué hemos de ver cómo Gran Bretaña se queda con toda la trata?*

1. *PH*, pp. 21, 1321.
2. *The Letter Journal of George Canning 1793-1795*, Peter Jupp, recop., Royal Historial Society, 1991, pp. 215-216.
3. *PH*, pp. 32, 737, 866
4. Clarkson [20, 33], II, p. 469.
5. Furneaux [25, 26], p. 180.
6. *PH* 33, pp. 563-579.
7. James Stephen, *The Crisis in the Sugar Colonies*, Londres 1802, p. 137.
8. Seymour Dreschler, *Econocide: British Slavery in the Era of Abolition*, Pittsburgh, 1877?, p. 27.
9. Citado en Stuart Schwartz, *Sugar Plantations in the Formation of Brazilian Society*, Cambridge, 1985, p. 341.
10. Apunte de James Stephen en un ejemplar de la Ley de Esclavos Extranjeros, citado en Dreschler [27, 8], p. 73.
11. AGI, Indif. gen., leg. 2827, 15 de abril de 1803.
12. *Anales del Congreso*, 26 de abril de 1800, X, p. 686.
13. Ibíd.
14. Citado en George Brook, *Yankee Traders, Old Coasters, and African Middlemen*, Boston, 1970.
15. R. I. y S. Wilberforce [25, 26], p. 343.
16. Knutsford [21, 12], p. 258.
17. Pierre Labarthe, *Voyage à la côte de Guinée*, París, 1802.
18. Saugera [14, 14], p. 128.
19. Ibíd., p. 134.
20. *D*, IV, p. 248.
21. *D*, IV, p. 249.
22. Isidoro Antillón, Fragmentos de la conferencia pronunciada en la Real Academia matritense, de Derecho español y público el día 2 de abril de 1802, Mallorca, 1811. En la British Library se encuentra un ejemplar.
23. Bernardino de Andrade, *Planta da Praça e Bissau*, p. 50, cit. en Rodney [23, 23], p. 257.
24. *PD*, vol. 2, 1803-1804, p. 439.
25. R. I. y S. Wilberforce [25, 26], III, p. 180.
26. Mensaje anual del presidente Jefferson, 1806, en *The Writings of Thomas Jefferson*, H. A. Washington, recop., Nueva York, 1853-1854.

27. Thomas Jefferson, *Notes on the State of Virginia*, Chapel Hill, 1955, pp. 162-163.
28. Dubois [24, 29], pp. 103-104.
29. Anales del Congreso, XXI Congreso, 1.ª sesión, III, p. 348. Véase también Philip Green, *The Life of William Harris Crawford*, Charlotte, 1965.
30. Clarkson [20, 33], II, p. 352.
31. A. Aspinall, *The Latter Correspondence of George III*, Londres, 1962, vol. 4, pp. 517-518.
32. *PD*, vol. 7, 19 de junio de 1806.
33. *PD*, vol. 9, 23 de marzo de 1807.
34. Loc. cit.
35. Loc. cit.
36. Loc. cit.
37. Crow [8, 20], p. 137.
38. Clarence a sir Samuel Hawker, citado en Ziegler [26, 27], p. 99.
39. *PD*, vol. 7, col. 31-34.
40. Henry Brougham, *An Inquiry into the Colonial Policy of the European Powers*, 2 vols., Edimburgo, 1803, II, pp. 490-491.

Libro sexto: La era de la ilegalidad

28. *No hemos empezado todavía la Edad de Oro*

1. Park [19, 27], p. 9.
2. Comité selecto de la Cámara de los Lores, 1843, p. 199.
3. Ibíd., p. 226.
4. Béraud, *Note sur le Dahomé*, 1866, citado en Law [18, 6], p. 67.
5. René Caillé, *Journal d'un voyage à Temboteu et à Jenne*, 3 vols., París, 1830, I, p. 460.
6. Al-Nasiri, citado en Lewis [1, 6].
7. Nicholas Owen, *Journal of a Slave Dealer*, E. C. Martin, recop., Londres, 1930, p. 153.
8. Ibíd., p. 226.
9. J. Adams, *Sketches Taken During the Ten Years Voyage to Africa Between the Years 1786-1800*, Londres, 1822.
10. Crow [8, 20], p. 137; Verger [13, 28], pp. 274-275.
11. En su «Analysis», citado en Rev. R. Walsh, *Notices of Brazil*, Londres, 1930, p. 318.
12. H. M. Brackenridge, *Voyage to South America...*, 2 vols., Londres, 1819, p. 318.
13. Alexander von Humboldt, *Viaje a las regiones equinocciales...*, Caracas, 1966, I, p. 63.
14. *D*, III, p. 101 y Briggs [25, 3], II, p. 517.
15. «The Rhode Island Slave Trade in 1816», *Proceedings of the Rhode Island Historical Society VI*, enero de 1899, p. 226.

16. Howe [14, 29], p. 191.

17. John L. Spears, *The American Slave Trade*, Nueva York, 1900, p. 123.

18. *House Journal*, XI Congreso, 3.ª sesión, VII, p. 435.

19. *D*, IV, p. 249.

20. Spears [28, 17], p. 122.

21. Drake [19, 25], p. 52. Por supuesto, el término «Piccaninny» viene del castellano «pequeño niño».

22. *R & P*, 1790, vol. 73, p. 16.

23. *R & P*, 1790, vol. 83, p. 43.

24. *R & P*, 1790, vol. 82, p. 53.

25. Comité Hutt, I, p. 422.

26. *PD*, 1.ª serie, vol. 19, p. 233.

27. James Prior, *Voyage along the Eastern Coast of Africa* [etc.]..., Londres, 1819, p. 99.

28. James F. King, «The Latin American Republics and the Suppression of the Slave Trade», *HAHR*, XXIV, 1944, p. 391.

29. John Lynch, *The Spanish American Revolutions*, Londres, 1986, p. 85.

30. Archivo Nacional de Cuba real consulado, leg. 74, núm. 2836, citado en José Luciano Franco, *Comercio clandestino de esclavos*, La Habana, 1985, p. 121.

31. AGI, Indif. gen., leg. 2827.

32. Discurso citado en Enrique Vila Vilar, *Los abolicionistas españoles, siglo XIX*, Madrid, 1996, p. 106.

33. «Se trata de nuestras vidas, de toda nuestra fortuna y de nuestros descendientes» (AGI, Indif. gen., leg. 2827 ss., pp. 1436-1484).

34. Ramírez, «Instrucciones a Power», en Luis Díaz Soler, *Historia de la esclavitud negra en Puerto Rico*, Madrid, 1953, p. 126.

35. Véase el comentario en H. G. Soulsby, *The Right of Search and the Slave Trade in Anglo-American Relations*, Baltimore, 1933, p. 17.

36. Davis [24, 18], II, p. 69.

37. Duque de Wellington, *Supplementary Dispatches*, 15 vols., editado por el segundo duque, Londres, 1858-1872, vol. 9, p. 65; véase también Betty Fladeland, «Abolitionist Pressures on the Concert of Europe», *Journal of Modern History*, XXXVIII, 1966, p. 361.

38. Castlereagh a Henry Wellesley, 1 de agosto de 1814, en *Memoir and Correspondence of Castlereagh*, 3.ª serie, marqués de Londonderry, recop., 2 vols., 1848-1853, pp. 2, 73.

39. Francis Dorothy Cartwright, recop. *The Life and Correspondence of Major Cartwright*, 2 vols., Londres, 1826, pp. 2, 84.

40. Earl Leslie Griggs, *Clarkson, the Friend of Slaves*, Londres, 1936, p. 116.

41. Tratado general firmado en el Congreso de Viena, Londres, 1816, p. 132.

42. Serge Daget, *Répertoire des expéditions françaises à la traite illégale*, Nantes, 1988, p. 4.

43. Ibíd., p. 10; véase también Charles Cunat, Pierre Surcouf, París, 1847.

44. J. Dodson, *Report of Cases Argued Before the High Court of the Admiralty*, Londres, 1828, II, pp. 263-264; véase también Daget [28, 41], pp. 21-22.

45. Archivo Nacional de Cuba, *Asuntos Políticos*, leg. 110, núm. 73, citado en Franco [28, 29], p. 261.

46. *PD*, 1.ª serie, vol. 31, p. 172.

29. *El negrero es más criminal que el asesino*

1. Table Talk of Samuel Rogers, Londres, 1903, p. 198.

2. *The Diary of John Quincy Adams*, Allan Nevins, ed., Nueva York, 1928, pp. 177-178.

3. *Memoir... of Castlereagh* [28, 37], 1853, X, p. 309.

4. Ibíd., pp. XII, 361.

5. Stern, *Gesichtes Europas*, pp. 1, 474, citado en sir Charles Webster, *The Foreign Policy of Castlereagh*, Londres, 1925, p. 168.

6. W. E. F. Ward, *The Royal Navy and the Slavers*, Londres, 1969, p. 44.

7. Ibíd., pp. 84-86.

8. Ibíd., p. 98.

9. Citado en Deveaux [15, 20], p. 290.

10. Carta de Canning a Stratford Canning en Washington, *BFSP* X, p. 254.

11. Goethe, en *Conversations with Eckermann*, Londres, 1930, p. 329 (1 de septiembre de 1829).

12. *PD*, 1.ª serie, vol. 27, col. 251.

13. Frances Calderón de la Barca, *Life in Mexico*, Howard T. y Marion Hall Fischer, recop., Nueva York, 1966, p. 26.

14. David Murray, *Odious Commerce*, Cambridge, 1983, p. 56.

15. Tacón a los ministros de Exteriores y de la Marina, en AHN Estado, leg. 8035, 27 de junio de 1844. El párrafo es uno de los más importantes de la historia de la trata: encontré este documento gracias a la referencia de David Murray en *Odious Commerce*.

16. Howe [14, 29], p. 210.

17. Ibíd., p. 208.

18. Saco [6, 14], III, p. 141.

19. Memoria presentada por fray Varela en ibíd., pp. 1-17.

20. Juan Bernardo O'Gabán, *Observaciones sobre la suerte de los negros...*, Madrid, 1821, p. 7.

21. Kilbee a Canning, 25 de febrero de 1825, publicada en *PP*, 1825.

22. *Trata extranjera*, resumen de la información, pp. 36-37, citado en Conrad [22, 3], p. 63.

23. Leslie Bethell, *The Abolition of the Brazilian Slave Trade*, Cambridge, 1970, pp. 32-47.

24. Citado en Rodrigues [14, 15], p. 148.

25. Walsh [28, 11], I, p. 465; II, pp. 328, 322.
26. Véase el comentario de Conrad [22, 3], pp. 80-81.
27. Nina Rodrigues, *Os Africanos no Brazil*, São Paulo, 1933.
28. Larry Yarak, *Asante and the Dutch*, Oxford, 1990, p. 123; acerca de Dubois, véase Daget [28, 41], pp. 291 ss.
29. Ward [29, 6], p. 82.
30. Relaciones Exteriores de Estados Unidos, vol. V, p. 72.
31. William Wetmore Story, *Life and Letters of Joseph Story*, 2 vols., Boston, 1851, I, pp. 336-347.
32. Documentos de la Cámara de Representantes, XVI Congreso, 1.ª sesión, III, núm. 42, 7.
33. Drake [19, 25].
34. *C*, pp. 232 ss.
35. Acerca de este parentesco, véase Howe [14, 29], p. 213; véase también Samuel Eliot Morison, *Old Bruin*, Boston, 1967.
36. Ward [29, 6], p. 77.
37. *BFSP*, 1820-1821, pp. 397-400.
38. *Memoirs of John Quincy Adams Comprising Portions of His Diary*..., 12 vols., C. F. Adams, recop., Filadelfia, 1874-1877. V, p. 416.
39. Daget [28, 41], pp. 126-127.
40. Ibíd., p. 43.
41. Serge Daget, «L'abolition de la traite des noirs en France», *Cahiers d'Études Africaines*, 11, 1971. El discurso de Broglie se encuentra en sus «Discours prononcé le 28 mars 1822» («Discurso pronunciado el 28 de marzo de 1822»).
42. Duquesa de Duras, *Ourika*, París, 1825.
43. Víctor Hugo, *Bug-Jargal*, París, 1833.
44. Daget [28, 41], pp. 126-127.
45. Ibíd., pássim.
46. Serge Daget, en *La France et l'abolition de la traite des noirs* (tesis), París, 1969, p. 304.
47. C. Lloyd, *The Navy and the Slave Trade*, Londres, 1949, p. 50, un excelente libro que me inspiró para escribir el presente.

30. Sólo los pobres hablan mal de la trata

1. *A lavoura da Bahia*..., Bahía, 1874, citado en Conrad [22, 3], p. 68.
2. George Gardner, *Travels in the interior of Brazil, 1836-1841*, Londres, 1846, p. 1.
3. Thomas Ewbank, *Life in Brazil*, Nueva York, 1856, p. 282.
4. Citado en Conrad [22, 3], p. 86.
5. Freyre [8, 8], p. 49.
6. Citado en Bethell [29, 23], p. 84.
7. Freyre [8 ,8], p. 346.
8. Humboldt [28, 13], p. 212.
9. Rafael Labra, *La abolición de la esclavitud en el orden económico*, Madrid, 1873.

10. Comisión selecta de la Cámara de los Comunes, 1850, p. 80.

11. Comisión selecta de la Cámara de los Comunes, 1853, p. 96.

12. Kilbee y Maclean a Canning, 1 de enero de 1827, en *PP*, 1827.

13. Archivo Nacional, (La Habana) Reales Órdenes y Cédulas, leg. 178, núm. 40, citado en Franco [28, 29], p. 325; Vives al ministro de Relaciones Exteriores, 6 de enero de 1845, citado en Murray [29, 14], p. 85.

14. Archivo Nacional (La Habana), Reales Órdenes y Cédulas, leg. 178, núm. 40, citado en Franco [28, 29], p. 325; Vives al ministro de Relaciones Exteriores, 6 de enero de 1825, citado en Murray [29, 14], p. 84.

15. Comisionados en La Habana (Kilbee y Maclean) a Canning, 19 de marzo de 1837, FO 84/68, ítem 10. La carta incluía la traducción de una de Vives según la cual del examen del cuaderno de a bordo del buque no podía deducirse que el navío hubiese atracado en algún puerto de África y mucho menos que hubiese transportado esclavos a Cuba.

16. George Villiers al ministro de Relaciones Exteriores, en AHN, Estado, leg. 5034/4.

17. L. M. Sears, «Nicholas P. Trist, A Diplomat with Ideals», *Missouri Valley Historical Review*, junio de 1924.

18. Testimonio del juez Macaulay, en *The Trial of Pedro de Zulueta*, Londres, 1844, p. 11.

19. Merlin [26, 32] I, p. 310.

20. Corbière [15, 25], p. 192.

21. Todas estas referencias, en Calderón de la Barca [29, 13], pp. 9-29.

22. Loc. cit.

23. Merlin [26, 32], I, p. 302.

24. Edward F. Atkins, *Sixty Years in Cuba*, Cambridge, Mass., p. 12.

25. Carlos Martí, *Los catalanes en América, (Cuba)*, La Habana, 1921, p. 26.

26. Ángel Bahamonde y José Cayuela, *Hacia las Américas*, Madrid, 1992, pp. 201-202.

27. Véase el testamento de don Tiburcio en Ángel Mari Arrieta, *La emigración alavesa a América en el siglo XIX*, Vitoria, 1992, p. 461, que don Julián de Zulueta, de Ronda, me enseñó amablemente. Véase también Murray [29, 1], p. 313; Franklin Knight, «Origins of Wealth and the Sugar Revolution in Cuba», *HAHR* 57, 1977; A. N. Gallenga, *The Pearl of the Antilles*, Londres, 1873 y Franco [28, 29], p. 251.

28. Ward [29, 6], p. 144.

29. Bahamonde y Cayuela [30, 26].

30. Acerca del juicio de Pedro de Zulueta, véase el apéndice 2 del presente.

31. Herbert Maxwell, *Life and Letters of George, Fourth Earl of Clarendon*, Londres, 1913, I, p. 94.

1. A. E. M. Ashley, *Life of Palmerston*, Londres, 1846-1865, II, p. 227.
2. Joseph Denman, *West India Interests, African Emigration and the Slave Trade*, Londres, 1848, p. 12.
3. *PP*, 1842, XI, punto 1, apéndice e índice, N1 7, p. 29.
4. CO 82/6 1143, F. P. Nicolls a Hay, 10 de diciembre de 1833, en Kenneth Onwuka Dike, *Trade and Politics in the Niger Valley*, Oxford, 1956, p. 65.
5. Spears [28, 26], p. 145.
6. Denman, testimonio ante la Comisión Especial de la Cámara de los Lores Sobre África occidental, 1842, p. 405.
7. Ibíd., p. 767.
8. AHN, Estado, leg. 8035/4. En una carta típica de George Villiers en Madrid, había frases como: «Lamento profundamente... tener que informar a Vuestra Excelencia de que, en lugar de empeñarse en hacer respetar el Tratado de 1835, ciertas autoridades de Su Católica Majestad en La Habana... parecen condonar los medios a que se recurre para eludirlo.»
9. Sir Charles Webster, *The Foreign Policy of Lord Palmerston*, 1830-1841, p. 492.
10. *PD*, 3.ª serie, vol. 50, columnas 309, 383. Las protestas del duque se encuentran en la columna 386.
11. Comandante Riley a la Comisión Hutt, 1843, II, p. 25.
12. Francis Swanzy en una comisión especial de la Cámara de los Lores, 1843, p. 67.
13. Webster [31, 9].
14. Miller [19, 35], p. 366.
15. Palmerston a Stevenson, 27 de agosto de 1841, en Soulsby [28, 34], p. 54.
16. Ibíd., p. 60.
17. Kenneth Bourne, Palmerston, Londres, 1982, p. 596; Jasper Ridley, *Lord Palmerston*, Londres, 1970, pp. 281-282.
18. Citado en Bethell [29, 23], p. 207.
19. David Turnbull, *Travels in the West Indies*, Londres, 1840, p. 60.
20. Arthur P. Corwin, *Spain and the Abolition of Slavery in Cuba*, Austin, 1967, p. 70.
21. Mariano Torrente, *La cuestión importante sobre la esclavitud*, Madrid, 1841, pp. 4-7.
22. AHN, Estado leg. 8035, 27 de junio de 1844.
23. Centón espistolario, vol. V, pp. 14, 24, 31.
24. Murray [29, 14], p. 177.
25. Comisión Hutt, I, p. 109.
26. Ibíd., I, p. 88.
27. Soulsby [28, 34], p. 100 ss.
28. Esta carta figura en las actas de la Comisión Especial de la Cámara de los Comunes, 1850, p. 130.
29. Comisión Hutt, I, p. 88.

1. Daget [12, 16], p. 419.
2. J. C. Furnas, «Patrolling the Middle Passage», *American Heritage* IX, p. 6, octubre de 1958.
3. Comisión Hutt, I, p. 170.
4. Este comentario de Tacón se encuentra en un informe suyo, en AHN, Estado.
5. PRO 84/95, f. 82, donde figura que lord Ponsonby informó que se invertía capital británico a gran escala y directamente en la trata brasileña: había pocos comerciantes en Río «que no reciban anualmente grandes cargamentos de mercancías para llevar a cabo» la trata (27 de junio de 1829). Citado en David Ellis, *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, Nueva York, 1987, pp. 83 y 326. Examina estos vínculos con perspicacia.
6. Comisión Especial de la Cámara de los Lores, 1843, p. 210.
7. Ibíd., p. 767.
8. Comisión Hutt, II, p. 212.
9. Wise a Buchanan, 6 de marzo de 1846, Despachos XI, citado en L. F. Hill, *Diplomatic Relations between the United States and Brazil*, Durham, Carolina del Norte, 1932, p. 141.
10. Comisión Especial de la Cámara de los Lores, 1843, p. 767.
11. Comisión Hutt, II, p. 21.
12. Théodore Canot, *Memoirs of a Slave Trader*, Nueva York, 1850, p. 50. Acerca de este interesante personaje, véanse también los siguientes: L. G. Bouge, «Théophile Conneau, alias Theodore Canot», *Revue d'Histoire des colonies*, XL, 1953, 1, núm. 138, pp. 249-263; Roger Pasquier, *RFHR*, LV, 1968, núm. 200, pp. 352-354; S. Daget, «Encore Théodore Canot...», *Annales Université d'Abidjan*, ser. I (histoire), V, 1977, pp. 39-53, y Svend E. Holsoe, «Théodore Canot at Cape Mount», *Liberian Studies Journal*, 44, 1972, pp. 263-281.
13. George Coggeshall, *Second Series of Voyages to Various Parts of the World*, Nueva York, 1857, p. 123.
14. Temperley [18, 9], p. 74.
15. Loc. cit.
16. Comisión especial de la Cámara de los Lores, 1843, p. 527.
17. Brooks [27, 14], p. 186.
18. Comisión Hutt, II, p. 4.
19. Testimonio del capitán Blount en la comisión especial de la Cámara de los Lores, 1843, pp. 408-409.
20. Ward [29, 6], pp. 48-49.
21. Comisión especial de la Cámara de los Lores, 1843, p. 527.
22. O. George en Daget [12, 16], p. 565.
23. Véase Carol McCormack en Claire C. Robertson y Martin A. Klein, *Women and Slavery in Africa*, Madison, 1983, p. 278. La muerte de Ormond se describe en Canot [32, 12], p. 226; C. Fyfe, *A History of Sierra Leone*, 1962, pp. 66, 185.
24. Comisión Hutt, II, p. 8.

25. Brooks [27, 14], p. 61.
26. Comisión Hutt, I, p. 402.
27. Brooks [27, 14], p. 61.
28. Comisión Hutt, II, p. 184.
29. Canto [32, 12], p. 326.
30. Ward [29, 6], pp. 73-75.
31. Archivo Nacional de Cuba, Misc. de Libros núm. 11408, Franco [28, 29], p. 242.
32. Bennet y Brooks [17, 2], p. 87.
33. Comisión Especial de la Cámara de los Comunes, 1843, p. 466.
34. Bennet y Brooks [17, 2], pp. 35, 38.
35. Van Dantzig en Daget [12, 16], II, p. 601.
36. Edward Reynolds en Daget [12, 16], I, p. 576.
37. Brooks [27, 14], p. 235.
38. Reynolds en Daget [12, 16], I, p. 576.
39. Comisión Hutt, II, p. 57.
40. Príncipe de Joinville, *Vieux Souvenirs*, nueva edición, París, 1986, p. 230.
41. Andrew H. Foote, *Africa and the American Flag*, Nueva York, 1862, p. 82.
42. Comisión Hutt, II, pp. 70-71.
43. Véase Verger [13, 28], pp. 467-474; David Ross, «Diego Martínez en the Bight of Benin», *JAH*, VI, 1965, pp. 79-90.
44. Ward [29, 6], p. 109.
45. Joseph Wright, c. 1825, en Philip Curtin, *Africa Remembered*, Madison, 1967, p. 320.
46. *PRO* CO 82/6 Fernando Poo 67, Nicholls a Hay, 28 de octubre de 1833, citado en Dike [31, 4], p. 53.
47. *PRO* FO 84/383, Viper en alta mar, Burslem a Tucker, 10 de septiembre de 1840, citado en Dike [31, 4], p. 83.
48. Los documentos que tienen que ver con este tratado figuran en FO 84/383, pp. 87 ss, y en *PP* 1842, XI, p. 551.
49. Comisión especial de la Cámara de los Lores 1843, p. 430.
50. El tratado iba adjunto a una carta del capitán William Tucker, en *PRO* FO 84/385, 22 de agosto de 1841.
51. Declaraciones ante la Comisión especial de la Cámara de los Lores, pp. 43, 340.
52. Hope Masterton Waddell, *Twenty-nine Years in the West Indies*, Londres, 1863, p. 429.
53. Sir C. Hotham al Almirantazgo, 7 de abril de 1847, en RC 16, XXII, 1847-1848, p. 2.
54. Paul du Chaillu, *Voyages et aventures dans l'Afrique Équatoriale*, París, 1863, p. 45.
55. Doctor Peters ante la comisión especial de la Cámara de los Lores, 1843, p. 355.
56. Brooks [27, 14], p. 145.
57. Peter Knickerbocker, *Sketches in South Africa (1850-1851)*, vol. 37, pp. 38, 39.

58. Parker en Knickerbocker [32, 57], vol. 39, p. 134.
59. Georg Tams, *A Visit to the Portuguese Possessions in South West Africa*, traducido del alemán al inglés, Hamburgo, 1845, vol. I, p. 116.
60. Capitán A. Murray ante una comisión especial, 1850, p. 38.
61. Bennet y Brooks [17, 2], p. 192.
62. Ibíd., p. 262.
63. Ibíd., p. 427.
64. José Capela, *O escravismo colonial em Moçambique*, Oporto, 1993, p. 180.
65. Comisión especial de la Cámara de los Lores 1850, p. 239.
66. Canot [32, 12], p. 252.
67. Almirante Dacres ante una comisión especial de la Cámara de los Comunes, 1850, p. 14.
68. Bennet y Brooks [17, 2], p. 9; véase también George Francis Dow, *Diary and Letters of... Benjamin Pickman*, Newport, 1928.

33. *Los tiburones son la escolta constante de todos los buques negreros*

1. *PD*, 3.ª serie, vol. 109, col. 1093-1095.
2. Comisión Hutt, I, p. 322.
3. Citado en Temperley [18, 9], p. 4.
4. Comisión Hutt, I, p. 2.
5. Ibíd., p. 401.
6. Warren Howard, *American Slavers and the Federal Law, Berkeley*, 1963.
7. Comisión Hutt, I, p. 82.
8. Ibíd., p. 623.
9. Ibíd., p. 655.
10. Relato de Joseph Wright, en Curtin [32, 45], pp. 330-331.
11. Comisión Hutt, I, p. 211.
12. Capitán Bailey ante una comisión especial de la Cámara de los Lores, 1843, p. 138.
13. Testimonio de Macgregor Laird ante la comisión especial de la Cámara de los Lores, 1843, p. 163.
14. Comisión Hutt, II, p. 257.
15. *PP*, 1822, pp. 561, 633.
16. *PP*, 1824, p. 261.
17. Comisión Hutt, I, p. 106.
18. G. F. Dow, *Slave Ships and Slaving*, Salem, 1927, XXVIII ss., y *PD* 2.ª serie, 5 1288 1821; véase también Daget [28, 41], p. 88.
19. Richard Madden, *The Island of Cuba*, Londres, 1849, pp. 228-241; W. E. B. Dubois [24, 29], p. 142; William A. Owens, *Slave Mutiny*, Londres, 1953.
20. Jas. Badinel ante la Comisión Hutt, I, p. 256.
21. *PP* 1865, vol. V, pp. 165, 171.

22. T. R. H. Thomson ante la comisión Hutt, II, p. 256.

23. Diario de a bordo del *Fantome* en PRO Adm 51/3718, núm. 7-10, 31 de octubre de 1939 a 20 de octubre de 1842; *Memoirs of Sir W. Symonds*, J. A. Sharp, recop., Londres, 1858, p. 651.

24. Hudson citado en Mathieson [31, 7], p. 199.

25. Ward [29, 6], p. 122.

26. *Nautical Magazine 1834*, 640, citado en Lloyd [29, 47], pp. 77-78.

27. Ward [29, 6], p. 116.

28. Resumido en Lloyd [29, 47], pp. 87-88.

29. Comisión Hutt, I, p. 168.

30. Comisión especial de la Cámara de los Comunes, 1850, p. 108.

31. Comisión especial de la Cámara de los Lores, 1843, p. 168.

32. Comisión especial de la Cámara de los Lores, 1843, p. 770.

33. Ibíd., p. 283.

34. Canot [32, 12], p. 107.

35. Gladstone en la Comisión Hutt, I, p. 212.

36. Canot [32, 12], p. 107.

37. Estas cifras se encuentran en Howard [33, 6], aunque los cálculos más interesantes de costes y ganancias en el siglo XIX son los de Eltis [32, 5], apéndice E, pero véase también Philip Le Veen, *British Slave Trade Suppression Policies*, Nueva York, 1977.

38. Comisión Hutt, II, p. 57.

39. Drake [19, 25], p. 92.

40. Crawford a Russell, 5 de febrero de 1861, en FO 84/1135, 20 v. La última estimación es de Howard [33, 6].

41. Comisión Hutt, II, p. 13.

34. ¿Podremos resistir el torrente? No lo creo

1. Spears [28, 16], p. 155.

2. Mason a Skinner, en Warren Howard, *American Involvement South of the Sahara*, Garland, 1989, p. 118.

3. Horatio Bridge, *Journal of an African Cruiser*, Nathaniel Hawthorne, recop., Boston, 1845, p. 53.

4. Véase el testimonio de Palmerston ante la Comisión Hutt, II, pp. 6-7.

5. Foote [32, 41], p. 218.

6. Citado en Bethell [29, 23], p. 245.

7. Ibíd., p. 270.

8. En *PP*, vol. 49, 1845, figura una lista de dos mil ciento ochenta y cinco viajes negreros. David Eltis, en Henry Gemery y Jan Hogedorn, *The Uncommon Market*, Nueva York, 1979, señaló que el Ministerio de Exteriores británico añadía otras novecientas catorce posibles expediciones.

9. T. Nelson, *Remarks on Slavery and the Slave Trade*, Londres, 1846.

10. Despacho de Wise, 18 de febrero de 1845, XIII, citado en Hill [32, 9], p. 114.

11. Citado en Bethell [29, 23], p. 289.

12. Documento de la Cámara de Representantes, XXX Congreso, 2.ª sesión, VII, núm. 61, p. 18.

13. Freyre [8, 8], p. 429.

14. Rodrigues [14, 15], p. 186.

15. Citado en Bethell [29, 23], p. 290.

16. *PD*, 3.ª serie, vol. 93, col. 1 000 (24 de junio de 1845); *PP*, 1847-1848, XXII, apéndice

17. *PD*, 3.ª serie, vol. 96, col. 1 096 (22 de febrero de 1848); las cifras corresponden a 1843. Véase A. K. Manchester, *British Pre-eminence in Brazil*, Chapel Hill, 1933, p. 315.

18. *PD*, 3.ª serie, vol. 77, col. 1 290.

19. *PD*, 3.ª serie, vol. 96, col. 41.

20. *PD*, 3.ª serie, vol. 109, col. 1 160-1 170.

21. David Brion Davis, *Slavery and Human Progress*, Nueva York, 1984, p. XVIII.

22. *PD*, 3.ª serie, vol. 93, col. 1 076, 16 de julio de 1844.

23. Comisión Hutt, II, p. 123.

24. Cámara de los Comunes, relatos y documentos, Trata, 23, 4.ª sesión, del 10 de febrero al 9 de agosto de 1845, vol. XLIX.

25. *PD*, 3.ª serie, vol. 109, col. 1 093.

26. Ibíd., col. 1 185.

27. Testimonio de Dunlop en la comisión especial de la Cámara de los Lores, 1850, pp. 135 ss.

28. En Eltis [32, 5], p. 115, figura una lista parcial de los agentes de los británicos, entre ellos al menos un embajador extranjero, Caetano Mario Lopes Gama y un vicepresidente del Parlamento, Leopoldo Muñiz Barreto. En 1860 los británicos todavía pagaban a Alcoforado, según se desprende de su carta del 9 de marzo de 1860 (FO/84, 1130, f. 79) a Palmerston, en la que pide que sigan pagándole el estipendio y afirma que lleva veinte años trabajando para los británicos, como lo prueban no sólo los archivos del Ministerio de Exteriores, sino también «el conocimiento personal que posee Su Señoría de estos servicios». En los documentos de Palmerston, que ahora se encuentran en la Universidad de Southampton, hay recibos de pagos por servicios secretos, aunque no indican de qué servicios se trata.

29. Testimonio de Schomberg ante la comisión especial de la Cámara de los Lores, 1853, pp. 58 ss.; carta del subsecretario de Exteriores al Almirantazgo del 22 de abril de 1850, publicada por la comisión especial de la Cámara de los Comunes, 1853, p. 60.

30. Citado en Rodrigues [14, 15], p. 170.

31. Ibíd., pp. 190-192.

32. Verger [13, 28], p. 437.

33. Ashley [31, 1], II, pp. 263-264.

34. David A. Ross, «The Career of Domingo Martinez», *JAH*, VI, 1965, p. 1.

35. *Todos la desean con vehemencia, la protegen y casi la santifican*

1. Murray [29, 14], p. 167.
2. Aberdeen a Bulwer en BM Add. Mss. 43146 f. 343.
3. Citado en Corwin [31, 20], p. 82.
4. Murray [29, 14], p. 202.
5. Irving a Calhoun, 23 de abril de 1844, en William Ray Manning, *Diplomatic Correspondence*, Washington, D. C., 1925, vol. XI, p. 339.
6. Webster [31, 9], p. 462.
7. Pío Baroja, *Los pilotos de altura*, Madrid, 1995, p. 247.
8. H. Vidal Morales, *Iniciadores y primeros mártires*, La Habana, 1916, I, p. 165.
9. Citado en Murray [28, 14], p. 227.
10. Ibíd., p. 230.
11. PRO Russell a Howden en FO 84/871, 31 de enero de 1853.
12. Citado en Murray [29, 14], p. 250.
13. Manning [35, 5], p. 789.
14. Citado en David Potter, *The Impending Crisis*, Nueva York, 1976, p. 182, nota 15.
15. Amos Ettinger, *The Mission to Spain of Pierre Soulé*, Londres, 1932, pp. 390-412.
16. Murray [29, 14], p. 244.
17. Cónsul Crawford en La Habana, en testimonio del capitán Hamilton ante una comisión especial de la Cámara de los Lores, 1853, p. 19.
18. Comisión especial de la Cámara de los Lores, 1843, p. 457.
19. *North American Review*, noviembre de 1886, pp. 447 ss.
20. James y Patience Barnes, *Private and Confidential*, Selinsgrove, 1993, p. 165.
21. Ward [29, 6].
22. Wise al secretario del Almirantazgo, 28 de octubre de 1858, en *BFSP* 1859-1860, pp. 763-765.
23. Ward [29, 6].
24. *PD*, 3.ª serie, vol. 186, col. 1492-1501, 1857.
25. Ward [29, 6].
26. Soulsby [28, 34], p. 168.
27. Ronald Takaki, *A Pro-slavery Crusade: The Agitation to Reopen the African Slave Trade*, Nueva York, 1971.
28. Samuel Eliot Morison, *The Oxford History of the American People*, Nueva York, 1966.
29. Carta de Charles Lamar a Trowbridge, en *North American Review*, noviembre de 1886, p. 456.
30. Barnes [35, 20], p. 209.

1. Corwin [31, 20], p. 127; Soulsby [28, 34], p. 159.
2. Corwin [31, 20], p. 67.
3. Cass a Dallas en Londres, citado en Soulsby [28,34], p. 155.
4. Informe del ministro de Marina, 1860, p. 9.
5. Llamamiento de los cuáqueros a favor de las razas de color, 1858.
6. Howard [33, 6], p. 302
7. *Continental Monthly*, enero de 1862, p. 87.
8. Frederick C. Blake, recop., «Secret History of the Slave Trade to Cuba...», *JNH*, LV, núm. 3, 1970, p. 229.
9. Wilson en carta a lord John Russell del 12 de septiembre de 1860, en PRO, FO/84/1130, f. 85. Wilson, que vivió unos veintisiete años en La Habana, opinaba que los españoles eran «como los moros».
10. *PRO*, Crawford a Palmerston en FO 84/1135, f. 14 del 5 de febrero de 1861. Crawford se quejaba de que a algunos tratantes les habían dado título de nobles. El cálculo de la nota cuarenta del capítulo treinta y tres figura en esta carta.
11. *PD*, 3.ª serie, 1861, vol. 161, cols. 950-989.
12. Lloyd [29, 47], p. 69.
13. FO 84/1150, 5 de octubre de 1861.
14. C. F. Adams Jr, *Life of C. F. Adams*, Boston, 1900, p. 241.
15. Henry Adams, *The Education of Henry Adams*, Nueva York, 1918, p. 56.
16. Sir Richard Burton, *A Mission to Gelele King of Dahomey*, Londres, 1966.
17. FO 84/1135, 21. Un funcionario escribió el 20 de abril de 1860 que «si se considera aconsejable tomar posesión del lugar, no debe pesar ninguna consideración basada en lo insalubre del clima».
18. Murray [29, 14], p. 211.
19. Antonio Barras y Prado, *La Habana a mediados del siglo XIX*, Madrid, 1925, p. 52.
20. Diario del Congreso, 1864-1865, 6 de mayo de 1865.
21. Corwin [31, 20].
22. Diario del Congreso, 1865-1866, 20 de abril de 1866.
23. Ibíd.
24. *New York Times*, 3 de abril de 1866.
25. Franco [28, 29], p. 256.
26. Estos cálculos son de Eltis [32, 5], pp. 97-101.

Tercer apéndice: ESTADÍSTICAS

Durante muchos años se supuso que con la trata atlántica se transportaron unos quince millones de personas, entre los siglos XV y XIX. Historiadores, periodistas y hasta demógrafos, como Kuczynski, ba-

saban sus teorías en esta cifra. En uno de los más brillantes capítulos de la historiografía reciente, Philip Curtin, en su admirable *The Slave Trade, A Census* (Madison, 1969), demostró que se basaba en una estimación aproximada, más bien adivinada, del XIX, e hizo un cálculo más modesto. En 1950 Noël Deerr ya había hecho un cálculo serio, pero en general olvidado, en su obra *History of Sugar*, 2 vols. (Londres, 1950). Hizo un análisis país por país y sugirió que unos once millones novecientos setenta mil constituía una cifra más acertada (vol. II, p. 284). Curtin también examinó atentamente las estimaciones para los distintos países y sugirió que unos diez millones de esclavos habían sido transportados, ciertamente no menos de ocho millones, probablemente no más de diez millones quinientos mil, más bien unos nueve millones quinientos sesenta y seis mil cien (*The Slave Trade*, p. 268).

Pero en 1975 Joseph Inikori afirmó que la vieja cifra de quince millones (él calculó quince millones cuatrocientos mil) se acercaba más a la realidad que la de Curtin. Repitió su sugerencia en 1982, en *Forced Migration* (Londres, 1982, pp. 13-60); véase también Inikori, D. C. Ohadikhe y A. C. Unomah, *The Changing of a Continent* (UNESCO, París, 1986). Tras una atenta revisión de las pruebas (pero sólo de después de 1700), en (*JAH* 23), Paul Lovejoy sugirió en 1982 que podrían haberse sacado de África once millones seiscientos noventa y ocho mil esclavos, de los cuales unos nueve millones setecientos setenta y ocho mil quinientos habrían llegado a su destino. Luego, Catherine Coquery-Vidrovich mencionó una cifra de once millones setecientos mil entre 1400 y 1900, en Daget, *Actes du colloque international sur la traite des noirs*, vol. 2 (Nantes, 1985). En 1989, en «Slave Esports from west and West-central African» (*JAH* 30), David Richardson, el historiador de la trata de Bristol, sugirió un revisión de las cifras, y ese mismo año Paul Lovejoy dio una nueva estimación en «The Impact of the Slave Trade on Africa...» (*JAH* 30), de once millones ochocientos sesenta y tres mil. David Henige, en «Measuring the Unmeasurable» (*JAH* 27, 1986), y Charles Becker, en «Notes sur les chiffres de la traite atlantique française au dixhuitième siècle» (*Cahiers d'études africaines 26*, pp. 633-679), han hecho también cálculos globales. El historiador de La Rochelle, Jean-Marie Deveaux dio en 1994 un total de once millones y medio, en *La France au temps des négriers* (París, 1994).

La variedad de estos cálculos se explica porque algunas de las detalladas estimaciones, país por país, de Curtin, sobre todo las que se refieren al imperio español, estaban plagadas de incertidumbres, según lo reconoció él mismo. Hasta se mostró impreciso en algo tan importante como la importación ilegal de esclavos en Estados Unidos después de la abolición en 1808, y creo que hoy pondría en tela de juicio su afirmación de que las pruebas llevan a concluir que la cifra asciende a cincuenta y cuatro mil y que ahora sugeriría más bien unos cinco mil. Curtin, como la mayoría de sus sucesores, se topó con el enigma de cómo calcular la enorme trata lusobrasileña.

La crítica de Curtin que hizo Inikori se basaba en el juicio, un eco de Leslie Rout en *The African Experience in Spanish America* (Cambridge, 1976, p. 65), de que Curtin subestima tanto la trata legal como la ilegal cubana y brasileña en el siglo XIX. Enriqueta Vila Vilar ha hecho correcciones semejantes con respecto al contrabando español a principios del XVIII, en *Hispanoamérica y el comercio de esclavos* (Sevilla, 1977). Magalhães-Godinho, en *Os descobrimentos e a economia mundial* (Lisboa, 1963), al igual que C. L. R. Boxer, en *The Portuguese Seaborne Empire* (Londres, 1963), duplican las cifras de Curtin para el período de 1440 a 1500. Deben tenerse en cuenta otras revisiones, sobre todo las que se refieren a las cifras tan difíciles de estimar de la Cuba de la sexta década del XIX.

Los intentos de numerosos historiadores meticulosos de especificar el último dígito en las cifras resulta inútil y ni siquiera estoy seguro de que haga falta. Prefiero pensar que la cifra aproximada fue de alrededor de once millones de esclavos, quinientos mil más o menos.

Al parecer, el Dubois Institute de Harvard ofrecerá en 1999 un informe en el que se registrarán más de veintisiete mil viajes de buques negreros; se dice que cubrirá el noventa por ciento de los navíos dedicados a la trata de esclavos británicos, franceses y holandeses, «más de los dos tercios del total». Esto sugiere que ese total debió ser de unos cuarenta mil. Tal vez sea un cálculo insuficiente; cincuenta mil es una cifra que podría estar más cerca de la realidad.

Índice de nombres y temas

Abasidas, califas: 38.
Abderramán I, califa: 38.
Abderramán III, califa: 36, 38.
Abdul Hassan de Granada: 83.
Abeona: 529.
Aberdeen, George Hamilton-Gordon, conde de: 662, 663, 664, 723, 728, 742.
Abingdon, Willoughby Bertie, conde de: 525.
Abiodun, emperador de los oyo: 357.
Aboh, *obi* de: 694.
Abomey-Calavi: 357.
Abrantes, Inocencio: 754.
Abreu de Madeira, gobernador de Quilimane: 701.
Abson, Lionel: 356.
Accra: 77, 153, 199, 221, 224, 254, 348, 399, 520, 688, 731.
Aceite de Palma, comercio con: 221, 345, 415, 558-559, 689, 690, 789.
Acero: 62.
Acland, Richard: 258.
Acosta, José: 774.
Actif: 692.
Acton, Edward: 242.
Adahu, jefe: 54.
Adams Gray: 756.
Adams, Charles Francis: 768, 769.
Adams, Henry: 769
Adams, James Hopkins: 758.
Adams, John, capitán: 558.
Adams, John Quincy: 577, 586, 606, 611-614, 653, 714, 769.
Adandozan, rey de Dahomey: 356-357, 689.
Addington, Henry, vizconde de Sidmouth: 546.
Addington, Henry Unwin:734.
Adiabo: 359.
Adolphe: 582.
Adriano, emperador: 28, 30.
Advance: 754.
Aerostático: 684.
Affonso, João: 151.
Affriquain (de Nantes): 389, 423.
Affriquain (de Saint-Malo): 582.
Afonso, Diogo: 67.
Afonso, rey del Congo: 108-109, 151.
África: 204.
África, circunnavegación: 48, 78, 80, 81.
African Queen: 525.
Afzelius, Adam: 493.
Aga: 199.
Agadir: 106.
Agaja, rey de Dahomey: 351, 355, 356, 388, 508.
Agnes: 733.
Agricultura: 44, 46, 121, 180, 205, 206, 349, 785.
Agua: 76, 311, 364, 417, 451.
Agué, esclavos libertados: 628.
Aguer, cabo de: 75, 105.
Águila: 633.
Aguilar, Juan de: 572.
Aguilón (colono de Santo Domingo): 90, 99.
Aguirre, Francisco de: 280.
Aguna, rey de: 174.
Agustín, san: 29-30, 50.
Aird, James: 340.
Aja, pueblo: 352.
Akan, pueblo: 225, 346, 398.
Akan, selva: 107, 224-225.
Akitoye: 732.
Akpa: 361.
Akuapem, pueblo: 558.
Akwamu, imperio: 374.
Alabama: 547, 563.
Alagbariye: 143.
Alali, regente de Bonny: 693.
Alarico I, rey de los visigodos: 32.
Al-Andalus: 38, 39.
Alarm: 443.
Alba, duque de: 74.
Al-Bakri: 42.
Albaneses, esclavos: 40, 41.
Albemarle, George Keppel, conde de: 274.
Albemarle, George Monck, duque de: 196.
Albergati, Niccolò: 64.
Alberto, príncipe consorte de Gran Bretaña: 779.
Albion: 418.
Albreda, presencia francesa en: 193, 337, 675.
Albuquerque, Braz: 110.
Albuquerque, Jerónimo de: 122.

Alcaçovas, tratado de: 330.
Alcántara de Toledo, Pedro: 573.
Alcide: 692.
Aldama, familia: 633, 640.
Aldama, Miguel de: 766, 776.
Aldenburg, Johann Gregor: 167.
Alegría, Martín José de: 279.
Alejandro I, zar de Rusia: 578, 579, 586, 587, 593.
Alejandro VI, papa: 64, 87, 92, 266.
Alemania: 26, 38, 318-319, 321, 452.
Alert: 666.
Alexandre, Samuel: 252.
Alfonso, familia: 633.
Alfonso X el Sabio, rey de Castilla: 39, 120.
Alfonso III, rey de Aragón: 39.
Alfonso VII, rey de Castilla: 38.
Alfonso V, rey de Portugal: 68, 71.
Alfred: 489.
Algodón: 61, 67, 247, 251, 285, 317-318, 334, 344, 391, 436, 443, 509, 512, 536, 546, 565-566, 590, 613, 622, 671, 787.
Alimentos: 42, 414-416, 429.
Allada: 184, 344, 352-355, 373, 385, 398.
Allegheny: 721.
Allen, capitán: 691.
Allen, Robert W.: 654.
Alligator: 610.
Allwood, Philip: 498, 528, 631.
Almagro, Diego de: 102, 103.
Almanzor, gran visir: 36.
Almorávide, movimiento: 22.
Al-Nasiri: 557.
Alphonse, Jean: 151.
Alson, Lionel: 283.
Alubias: 414, 415.
Alvarado, Pedro de: 102.
Álvaras, João: 145.
Álvare, rey del Congo: 127-128.
Álvarez Chanca, Diego: 90.
Álvarez Prieto, Manuel: 178.
Álvarez, José: 684, 797.
Alves da Silva Porto, João: 624.
Alves da Silva, João Bonifacio: 700.
Alves de Cruz Rios, Joaquim: 626.
Alves de Cruz Rios, José: 626.
Amanieu, hermanos (de Burdeos): 667.
Amanieu, Joachim-Guillaume: 667.
Amarante: 252.
Ámbar: 201, 328.
Amboe Robin John: 401.
Ambrosio, san: 30.
Amelia: 308.
Amelia (de la armada británica): 569.
Amelia, isla: 607, 609.
Amélie: 618.
Américain: 566.
Amiens, paz de (1802): 251, 538, 542.
Amistad: 710.
Amory, Thomas: 258.
Amsterdam: 157, 160, 183, 199, 201, 211, 445, 787.
Ana de Austria, reina de Francia: 446.
Ana María: 598, 708.
Ana, reina de Gran Bretaña e Irlanda: 228, 234, 236.
Anamabo: 220, 238, 348, 349, 401, 461.
Anashan: 199.
Anatree: 521.
Ancona, Antonio Jacobo d': 85.
Andalucía: 118, 120.
Andalucía: 683.
Anderson, Alexander: 340.
Anderson, familia: 551.
Anderson, John: 340.
Andony: 310.
Andrada e Silva, José Bonifácio de: 602, 722.
Andrada, Antõnio Carlos de: 722.
Andrade, Bernardino de: 544.
Andrade, Gaspar de: 217, 451.
Andromache: 552.
Anes Pintado, Antõnio: 152.
Anghoza, río: 700.
Anglade, André-Joseph, capitán: 618.
Ango, Jean: 105, 151.
Angoche: 702.
Angola: 11, 80, 128-130, 162-164, 183, 217-223, 225, 277-278, 364-368, 372, 374, 385, 387, 397, 398, 443, 444, 450, 623, 702, 732, 780.
Aniaba (esclavo): 446.
Anka, fuerte holandés: 254.
Ankobra, río: 76.
Ann: 433.
Ann and Mary: 469.
Annobón: 284, 497.
Anselmo, arzobispo: 34.
Antão, Joaquim: 735.
Antigua: 172, 282.
Antillas: 273, 284, 427, 444, 598.
Antillas Menores: 103-104, 444.
Antillón, Isidro: 575, 790.
Antioquía: 32.
Antipático: 732.
Anti-Slavery Reporter, The: 727.
Antonil, André João: 457.
Antõnio de Crato, padre: 156.
Antonio I, rey del Congo: 218.
Antonino Pío, emperador: 28.
Anunciada: 85.
Apollo: 304.
Apollon: 252.
Apollonia: 220, 275.
Apougny, Claude d': 191, 192.
Aqua Town: 143.
Aquisgrán, Conferencia de (1818-1819): 586-587.
Arabella: 792.
Arango, Ciriaco: 594.
Arango, Francisco de: 272, 527, 572, 575, 577, 584, 592, 598.
Araújo Lima, Pedro de, marqués de Olinda: 627.
Archivo de Indias: 12, 93.
Arcos, conde de: 277.
Ardáiz (embajador español en Washington): 745.
Argel/argelinos: 41, 255, 312.
Argentina: 561, 592.

Argout, Antoine, conde de: 620, 790.
Argüelles, Agustín de: 574, 581.
Argüelles, José Agustín: 772.
Arguin: 22, 54, 55, 58, 61, 79, 188, 191, 222, 331, 385, 392.
Argus: 615.
Argyll, Archibald Campbell, duque de: 236.
Ari, *Ngola*: 166, 182.
Ariosteguí, Lorenzo de: 280, 291.
Ariosteguí, Martín de: 266.
Aristóteles: 24, 27, 124, 125.
Arkwright, Richard: 497, 552.
Arles: 33, 40.
Arlington, Henry Bennet, conde de: 196.
Armas de fuego: 9, 202, 323-324, 325, 376, 391, 463, 509, 519, 559, 670, 782, 785.
Armas de Ostende: 302.
Armenios, esclavos: 40.
Armés, Yves, capitán: 404.
Armstadt: 540.
Arnaud, familia: 517.
Aro, pueblo: 360, 376, 556.
Arrogante Emilio: 752.
Arroz: 130, 256, 257, 267, 370, 415, 512, 559, 786, 789.
Arsem, rey: 696.
Aruba, presencia holandesa: 184.
Ascension: 513.
Ashanti: 11, 51, 224, 225, 254, 324, 345-347, 555-556, 686.
Ashburton, Alexander Baring, barón de: 584, 663, 664, 763.
Ashley, río: 201.
Ashmun, Jehudi: 685.
Ashton, John: 295, 787.
Aspinall, familia de Liverpool: 306, 559.
Aspinall, Thomas: 559.
Astley, Thomas: 462.
Aston, Arthur: 660.
Atenas: 24, 27, 505, 787.
Atkins, John: 316, 373, 390, 392, 397, 449.
Atkins, William: 178.
Atlas catalán: 50.
Atrevido: 689.
Attwood, Philip: 280.
Aubert, Jean: 185.
Aubrey, Thomas: 448.
Auchincloss, Louis: 786.
Audebert (naviero): 615.
Audorinha: 728.
Aufrère, George: 294, 297, 321.
Augusta (de Zulueta): 566, 797.
Augusta (en Sierra Leona): 716.
Augustine: 281.
Aureliano (ministro de AA. EE. brasileño): 657.
Aurelio, rey de Asturias: 34.
Aury, Louis, comodoro: 608.
Austen, George: 267.
Austen, Jane: 262.
Austria, guerra de sucesión: 254, 265.
Ávaros: 33.
Aveiro, João Afonso: 78.
Aventureros de Gambia: 198, 204.
Aventureros de Senegal: 156.
Avikam: 343.
Aviz, familia: 55.
Avoiz de Abreu, Pero: 217.
Awanta, sumo sacerdote de Bonny: 729.
Awdaghost, cocinera: 42.
Axim: 77, 169, 202, 254, 344, 389, 688.
Ayala, familia: 641.
Azambuja, Diogo da: 76, 330, 346.
Azanaghi: 21-23, 39, 47, 53, 56, 330.
Azcárate, Francisco Ignacio de: 528.
Azevedo, António de Araujo: 567.
Azores: 52, 58, 75.
Azúcar: 69, 70, 133, 138, 157, 187-188, 262, 274, 330, 498, 513, 629, 727, 730, 745, 787.

Baalde, Michiele: 291.
Baba, Ahmed: 147.
Backhouse, Daniel: 525.
Backhouse, David: 503.
Backhouse, John: 662.
Bacon, Anthony: 474.
Bacon, Francis: 175.
Bacon, Samuel, reverendo: 611.
Badagry: 357, 691.
Badr, gobernador de Córdoba: 38.
Bagdad: 37, 38, 42.
Bahamas: 89, 91, 95, 175.
Bahamonde, Ángel: 638.
Bahía, islas de la: 94, 588, 608, 711.
Bahia: 131, 135, 168, 256, 277, 278, 295, 327, 346, 356, 439, 537, 559, 560, 623, 625, 708.
Bahía: 625.
Bahrain, príncipes de: 43.
Baikie, William: 786.
Baillie, James: 521, 731.
Baird, Robert: 762.
Baker & Dawson (navieros y tratantes): 248, 280, 497, 598, 527, 528, 537, 631.
Baker, Peter: 293.
Baker, Philip: 537.
Baker, Richard: 153.
Baker, William: 635.
Balcano, Juana: 212.
Baldridge, Adam: 201.
Baltilde, santa: 34.
Baltimore, Cecil Calvert, barón de: 206.
Baltimore: 480, 563, 572, 577, 673.
Bambara, reino de: 224, 505, 686, 782.
Bambarena: 378.
Bambuhu: 378.
Bambuk: 51, 59, 332, 336.
Banana, islas: 340, 680.
Bance Island: 327.
Banco Barings: 584, 640, 663.
Banco de Escocia: 202.
Banco de Inglaterra: 233, 239, 243.
Banda: 696.
Bandi, jefe: 166.

Bandinel, James: 708, 728, 730.
Bane, Theodore: 425.
Bangor Gazette: 672.
Banha Cardozo, Benito: 163.
Banks, Joseph, sir: 493.
Banner, Samuel: 324.
Bannister, John: 269.
Bantú, esclavos: 397
Baptist Mills de Bristol: 320.
Baquaqua, Mahommah: 792.
Barataria, bahía de: 607.
Barbacena, Filisberto Caldeira Brant, general, marqués de: 602, 604, 628.
Barbadoes: 582.
Barbados: 69, 94, 172, 183, 185-186, 198, 200, 201, 216, 227, 235, 242, 243, 259, 282, 433, 475, 511.
Barbarita: 682.
Barbarroja, Khaïr-ed-Din: 120.
Barber, Francis: 468.
Barber, Miles: 297, 339, 341.
Barbosa, Rui: 781.
Barbot, James: 360, 386.
Barbot, Jean: 29, 216, 299, 325, 326, 328, 337, 346, 347, 352, 369, 380, 388, 409, 413, 416, 417, 433, 465, 793.
Barcelona: 40, 41, 77, 85, 667, 683.
Barchi, Cesare de: 84.
Barchi, Constantino de: 84.
Barcos: 41, 144, 301-304, 311-312, 405-406, 408-419, 437, 443, 448, 451, 460, 502-504, 535-536, 576, 645-646, 648, 652, 653, 654, 705-710, 723, 731-732, 766.
Bard, David: 541.
Bardos, de Florencia: 55.
Bareda, Víctor: 731.
Barham, Charles Middleton, barón: 487.
Barham, Joseph Foster: 584.
Barnave, Antoine-Pierre: 515.
Baró, José, marqués de Santa Rita: 639.
Baroja, Pío: 615, 640, 791.
Barra, rey de: 385.
Barracas/barracones: 110, 188, 205, 705.
Barrera, Juan de la: 101, 117.
Barreto, Honorio: 676.
Barrington, William Wildman Barrington, vizconde: 525.
Barros, João de: 110, 344.
Barros, María de: 163.
Barroso del Pozo, Juan: 211, 212, 213.
Barroso, Pedro Francisco de: 213.
Barry, Edward: 530.
Barry, Robert: 683.
Barry, William, capitán: 310.
Barsally, rey de: 326.
Bartelsen, Joris, capitán: 222.
Barth, Heinrich: 374, 378, 782.
Basilio da Cunha, William Manuel: 753.
Bastidas, Rodrigo de: 103.
Bastiniano, Pedro Benito de: 100.
Bátava, república: 526.
Bates, Barnabas: 596.
Bathurst, coronel: 468.
Battell, Andrew: 130, 165.
Bautismo de esclavos: 7, 34, 71, 119, 392, 395, 430, 450, 462-463, 707-708.
Bautistas: 453.
Baxter, Richard: 448.
Baylor: 425.
Bayona: 619.
Beafadas: 339.
Beale, capitán: 566.
Beattie, Hudson: 640.
Beattie, James: 530.
Beaufoy, Henry: 502.
Beaumarchais, Pierre de: 12, 279.
Becerra, Manuel: 774.
Béchade-Casaux (diputado por Burdeos): 517.
Beck (de la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales): 208.
Beck, Matthias: 184.
Beckford, Peter: 228, 243, 246.
Beckford, William: 244, 246, 271, 471.
Beecham, John, reverendo: 556.
Beechcroft, John: 692, 696, 770.
Bégouen, familia: 275.
Begouën-Demeaux, Jacques-François: 432.
Behn, Aphra: 448, 461, 466.
Beira (Sofala): 111.
Belcher, familia: 270.
Beled es-Sudan: 45.
Bell Town: 143.
Bell, Henry, comandante: 654.
Belle: 582.
Bellhaven y Stanton, John Hamilton, lord: 239.
Bellini, Vicenzo: 636.
Béluche, René: 608.
Bemoin, rey: 79.
Ben Solomon, Job: 792.
Benavente, conde de (1476): 74.
Benavente, Cristóbal de: 121.
Bence, isla de: 8, 275, 281, 292, 340, 390, 679.
Benda, fuerte holandés: 254.
Bendish, Thomas: 207.
Benediction: 174.
Benedicto XIV, papa: 460.
Benemaquez: 82.
Benezet, Anthony: 465-466, 470, 482-485, 491, 497.
Bengo, río: 182, 364.
Benguela: 165, 167, 170, 219, 278, 364-365, 366, 390, 400, 417, 623, 699.
Benin: 11, 22, 46, 72, 78, 84, 85, 106, 107, 115, 152, 174, 200, 224, 317, 357-359, 371, 398-399, 558.
Benin, ensenada (golfo) de: 72, 110, 152, 167, 274, 321, 598, 646, 673, 695, 708, 770.
Benin, río: 9, 78, 106, 115, 285, 358-359, 380, 689, 691, 692.
Benis, Paul: 333.
Benítez, Susana: 744, 745.

Benito, don (pirata): 425.
Bennet (agente de la RAC): 377.
Benson, Matthew, capitán: 541.
Bentham, Jeremy: 463, 505.
Bentinck, George, lord: 727.
Benton, Thomas Hart: 664.
Benue, río: 379.
Berardi, João: 83, 84, 298.
Berardi, Juanotto: 83, 84, 88, 93, 298.
Berbice: 431, 546.
Berbice, río: 184, 222, 253.
Bereberes: 44, 58, 73, 118, 120, 142, 330, 331, 336.
Bereira, río: 339-340.
Bergevin, Auguste de: 579, 615, 617.
Berkeley, George Berkeley, barón: 195.
Berkeley, George Berkeley, barón y conde de: 196, 199, 206.
Bermoi, rey de los wolof: 332.
Bermudas: 172, 654.
Bernard Aîné & Cie.: 518.
Bernardo II, rey del Congo: 128.
Bernardos, Thomas: 795.
Berry, Mary: 519.
Berryman, O. H., teniente: 721.
Bertendona, Jimeno de: 137.
Bertrand, familia: 250, 432.
Betancourt, Gaspar Cisneros: 660.
Béthencourt, Jean de: 50, 52.
Betsey: 521.
Betts, juez: 654.
Betty: 264, 285.
Beym: 591.
Biafra, ensenada de: 115, 343, 359, 372, 646.
Biblia: 29-30, 35.
Bickerstaff, Isaac: 465.
Biet, fray Antoine: 188.
Binger, Louis-Gustave, capitán: 782.
Bingham, teniente de la armada británica: 692.
Bingham, William: 584.
Birch, capitán de la armada británica: 670.
Birch, comandante de la armada británica: 729.
Birkhead & Pierce: 672.
Birmingham: 9, 202, 324, 443, 509, 519, 787.
Bisham, teniente de la armada norteamericana: 720.
Bissagos, islas: 60, 318, 338-339, 373, 397, 676.
Bissau, fuerte: 276, 338, 369, 377.
Bissau, río: 208, 223, 675.
Black Joke: 645, 647.
Black Prince: 378.
Black Warrior: 749.
Blackstone, William, sir: 464, 466.
Blais, Jean, capitán: 667.
Blake, gobernador de Carolina: 206.
Blake, William, capitán: 402.
Blanco & Carballo: 683.
Blanco (Branco), cabo: 53, 54, 199, 203.
Blanco, Pedro: 591, 638, 672, 682-684, 711, 797.
Blessing: 245.
Blommaert, Samuel: 220.
Blonde: 768.
Blount, capitán de la armada británica: 662, 677.
Blücher, Gebbard Leberecht von, príncipe de Wahlstadt: 581.
Blunt, John: 233, 236.
Boccaccio, Giovanni: 49.
Bodin, Jean: 146.
Bogotá: 766.
Bojador, cabo: 48, 52, 54, 65, 75, 106.
Bolama, isla: 675, 677.
Bolaños, fray Alfonso de: 74.
Bold, Edward: 559.
Bold, familia: 247.
Bold, James, capitán: 292.
Bold, Jonas: 559.
Bolingbroke, Henry Saint-John, vizconde de: 233, 236, 237.
Bolívar, Simón: 571, 631, 659.
Bolivia: 165, 209, 431, 780.
Bolonha, José de: 544.
Bolt, Pieter: 222.
Bolton, John: 536.
Bom Caminho: 570.
Bonaire: 184.
Bond, capitán de la armada británica: 655.
Bongo, rey: 696.
Bonito: 765.
Bonny: 143, 167, 321, 324, 361, 376, 377, 397, 398, 551, 556, 619.
Bonny, río: 361, 399, 558, 647, 692, 712.
Bono, Juan: 96.
Bono-Mansu: 62.
Bontemps, Jean: 155.
Booth, Erastus: 768.
Borges Ferras, Marcos: 737.
Bornu, pueblo: 113.
Bornu, rey de: 43, 557.
Bosanquet, capitán de la armada británica: 716.
Bosman, Willem: 48, 324, 369, 375, 377, 380, 386, 393, 402, 420, 465, 791.
Boss, Edward, capitán: 529.
Bossuet, Jacques Bénigne: 446.
Bostock, Peter: 293.
Bostock, Robert, capitán: 435.
Boston Gazette: 258, 472, 490.
Boswell, James: 471.
Botefeur, Daniel: 678.
Bothwell, Neil: 237.
Botti, Giacomo: 298.
Botti, Giovanni Battista: 117.
Botti, Girolamo: 117.
Boubet de Lozier, conde de: 619.
Bouché, abate Pierre: 737.
Boucher, capitán del *Rôdeur*: 710.
Boufflers, chevalier de: 514, 675.
Bougainville, Louis Antoine de: 278.
Boughton, capitán de la armada británica: 647.
Boulton, Matthew: 480.
Bourau, Pierre: 388-389.

Bourbon, isla de: 702.
Bourgerel (naviero de Saint-Louis): 674.
Bourk, James: 313.
Bouteiller, familia: 517.
Boutelhier, familia: 250.
Boutellier, Guillaume e hijo: 293.
Bowen, Francis, capitán: 767.
Bowie, James: 609.
Boxer, Charles: 130.
Boxer: 720.
Boyd, Augustus: 267, 268, 294, 340, 439.
Boyd, John: 267, 294, 340.
Boyer, Jean-Pierre: 597, 618.
Brackenridge, H. M.: 561.
Bradford, William: 529.
Bradley, Stephen: 547.
Bradstreet, Simon: 204.
Brailsford, Samuel: 267, 294.
Brainie, William: 391.
Bram, Guinea-Bissau: 115.
Brandão (tratante): 675.
Brandão, frei Luis: 146.
Brandão, frei Pedro: 222-223, 393.
Brandenburgueses: 222-223, 393.
Brandis, João de: 84-85.
Brandt, Pieter: 158.
Brandy: 200, 325-326, 376.
Brant, Caldeira: 396.
Brasil: 9, 85, 113, 114, 122, 129-136, 138, 146, 151, 152, 160, 163, 166, 167-170, 210, 217-220, 255-256, 276-278, 286, 296, 298, 301, 304, 311, 313, 325-328, 346, 427-430, 437, 439, 443, 445, 560-562, 566-568, 571, 599, 601-604, 722-727, 730, 732-739, 781, 787.
Brasil, O: 734.
Brass: 143, 693, 694.
Bravo, Alonso: 89.
Braxton, Carter: 293, 297.
Brayne, Henry: 206.
Brazen: 644.
Brazza, Pierre Savorgnan de: 782.
Brederoo, Gerbrand: 160.
Bregost de Polignac: 686.
Bretoa: 104.
Breves: 632.
Brew: 349.
Brew, Richard: 327, 329, 349, 372.
Brewster, Harriet: 774.
Brewton, Miles: 267.
Brian, capitán del Belle: 582.
Brickdale, Matthew: 502.
Brickell, John: 257.
Bridgwater, petición contra la trata: 484.
Briggs, Nathaniel: 496.
Bright, John: 726, 791.
Brilliant: 700.
Brisk: 677.
Brissot de Warville, Jacques-Pierre: 489.
Bristol: 34, 200, 203, 242, 247, 264, 291, 295, 300, 319, 425, 446, 462, 508, 509, 529.
Britto, John de Costa, capitán: 424.
Broadfoot, de Charleston: 563.
Broadhead, capitán de la armada británica: 671, 689, 715.
Broglie, Achille Charles Léonce Victor, duque de: 616, 617, 618, 620.
Brohuac, capitán: 574.
Brooke, capitán: 608.
Brookes: 12, 282, 307, 410, 412, 414, 417, 433, 504, 514.
Brookes, James: 504.
Brookhouse, Robert: 676.
Brooks, Jonathan: 295.
Brooks, Joseph: 640.
Brooks, Thomas: 489.
Brothers: 489.
Brougham, Henry Peter, barón Brougham y Vaux: 500, 552, 569, 576, 593, 651, 767.
Brown, familia (de Providence): 291, 293, 300.
Brown, James: 259.
Brown, John: 12, 291, 295, 297, 300, 497, 513, 532, 539, 540.
Brown, Moses: 300, 480, 495, 497, 527, 790.
Brown, Nicholas & Co.: 292, 293, 480, 497, 541.
Brown, Nicholas: 291, 323, 480.
Brown, Obadiah: 259, 292, 563.
Brown, William, capitán: 415.
Browne, James: 213.
Bruce, comodoro: 731.
Bruce, Henry: 670.
Brüe, André: 193, 465.
Brujas, Jacome de: 52.
Brújulas magnéticas: 54.
Brumbrongo, pueblo: 380.
Brunaud (tratante de Burdeos): 542.
Bruselas, Acta General de (1890): 783.
Bruselas, Gerónimo de: 90.
Bryan, Samuel: 494.
Buatu, rey de los vili: 697.
Buchanan, James: 725, 727, 748, 750, 751, 765.
Buckeridge, Nicholas: 348.
Buckeye: 768.
Buckingham, George Villiers, duque de: 196.
Buena Esperanza, cabo de la: 81, 199, 311, 702.
Buenos Aires: 95, 114, 140, 165, 180, 219, 227, 234, 235, 237, 240, 277, 438, 513, 529, 530, 561.
Búlgaros, esclavos: 192.
Bullen, Charles, comodoro: 644.
Bulloch, James: 749.
Bulwer, Henry: 742, 744.
Bunch, Robert: 772.
Bundell, Brian: 295, 298.
Buonaguisi, Francesco: 74.
Burchett (mercader inglés en Barbados): 209.
Burckhardt, Christoph: 298.
Burdeos: 146, 171, 249, 252, 275, 284, 285, 292, 325, 443, 459, 516, 517, 542, 579, 614, 619, 666.

Bure: 51, 60.
Burgess, Thomas: 504.
Burke, Aedanus: 512.
Burke, Edmund: 11, 240, 343, 466, 475, 476, 500, 508, 510, 519.
Burling, William: 453.
Burón, José Antonio: 729.
Burón, Juan Tomás: 663.
Burrell, Peter, sir: 266.
Burridge, Robert: 298.
Burton, Richard: 323, 739, 770.
Busbecq, Ogier-Ghislaine de: 112, 787.
Butcher, Thomas: 396.
Butler, Benjamin F.: 654.
Butre: 344.
Butterfield, capitán de la armada británica: 713.
Butterfly: 654.
Buxton, Charles: 757, 770.
Buxton, Edward Noël, sir: 727.
Buxton, Thomas Fowell, sir: 642, 651, 726, 779.
Buzzard: 653.
Byng, John, almirante: 468.
Byrd, William, coronel: 455.
Byron, George Gordon, barón: 521.

Caballero: 670.
Caballero, Alonso: 116.
Caballero, Diego: 116, 296.
Caballero, familia: 291.
Caballero y Góngora, arzobispo: 443.
Caballos: 46, 59, 61, 91, 323, 328-329, 369, 505, 782.
Cabarrus, Dominique: 517, 542.
Cabess, John: 391, 392.
Cabeza de Vaca, Álvar Núñez: 95.
Cabinda: 7, 89, 228, 250, 275, 316, 363, 663, 697, 698, 728, 767.
Cabo Corso, fuerte: 174, 190, 347.
Cabo Monte: 342, 343.
Cabo Verde, islas de: 57, 67, 70, 71, 75, 87, 101, 105, 116, 137, 141, 208, 217, 223, 289, 317, 334-335, 587, 720, 765.
Cabot, Sebastian: 95, 105.
Cabral, Pedro Álvarez: 9, 85, 104, 311.
Cacahuetes: 114, 559.
Cacao: 562, 787.
Cacheu: 276.
Cacheu, río: 70, 154, 170, 208, 223, 290, 338, 676.
Caçuta: 80.
Ca'da Mosto, Alvise: 22, 46, 56, 59, 368.
Cadereita, marqués de (1638): 176.
Cadillac, Jean-François: 406.
Cádiz: 41, 89, 161, 212, 574, 575.
Cádiz, Compañía de Esclavos de: 279, 325, 328.
Café: 187, 274, 277, 436, 526-527, 622, 627.
Cagigal, Juan Manuel: 596.
Caicos, islas: 175.
Caillé, René: 557.
Calabar: 328, 376, 397, 398, 401, 489, 521, 558, 692, 693.
Caldeira, Antonio: 111, 139.
Caldeira, Manuel: 116, 127, 166.
Calderón de la Barca, Fanny: 635.
Calderón, Juan Rodrigo: 209.
Calhoun, John, comandante: 763.
Calixto II, papa: 64, 65-66, 70, 87.
Callister, Anthony: 437.
Callister, Henry: 437.
Calvert, Charles: 206.
Calvinismo: 159-160, 295.
Cámara de los Comunes de Gran Bretaña: 137, 308, 407, 419, 438, 472, 506, 509, 510, 518, 521-523, 532-536, 544-545, 548-551, 557, 584.
Cámara de los Lores de Gran Bretaña: 11, 419, 502, 523, 525, 531, 535, 549-550.
Cámara de Representantes de Estados Unidos: 511, 541, 547, 611, 653.
Cámara, Leopoldo da: 734.
Camargo: 738.
Cambini, familia: 83.
Cambini, Niccolò di Francesco: 83.
Camerunes: 143, 246, 369, 646, 694.
Caminha, Alvaro de: 79.
Camoëns, Luis de: 52.
Campaña, Alonso de: 117.
Campaña, Pedro de: 117.
Campbell, Benjamin: 678.
Campbell, capitán (de Charleston): 563.
Campbell, familia: 564.
Campbell, George: 294.
Campbell, James: 622.
Campbell, Neil: 676.
Campeche: 280.
Campo, Francisco: 716.
Canadá: 170, 189, 192, 271, 285, 476.
Canarias, islas: 40, 49-50, 65, 75, 83, 85, 87, 93, 105, 120, 153, 154, 311, 330.
Cangrejo, isla: 520.
Caníbales: 89, 92-93.
Canning, George: 11, 534, 535, 549, 571, 585, 589-590, 602, 648.
Canning, Stratford: 611, 612.
Canoas: 361, 570.
Canot (Conneau) Théodore: 673, 678, 682, 684, 701, 717.
Cánovas del Castillo, Antonio: 112, 775-776.
Cantabre: 667.
Cantor: 50, 60, 67, 336, 375.
Cañedo, Valentín, general: 639, 740, 748-749.
Cão, Diogo: 74, 79-81.
Cape Coast: 197, 199, 220, 242, 283, 321, 326, 343-349, 686, 688.
Capo d'Istria, conde de: 586.
Capuchinos (orden): 215, 218, 352, 358, 424, 450, 544.
Caracas: 235, 266, 530.
Caracas, Compañía de: 497.
Caramança, rey: 77, 330, 344.
Carçau, Jan: 215.
Cárdenas de Montehermoso, marqués: 594.

Cardozo dos Santos, João: 625.
Cardwell, Edward: 718.
Cargamentos para la trata: 313-316, 671-673.
Carhampton, Henry Lawes Luttrell, conde de: 522.
Caribe: 93, 104, 171, 172.
Carijó, indios: 104.
Carloff, Henrick: 174, 189, 190, 220-222, 347, 353.
Carlomagno, emperador: 33.
Carlos, archiduque: 228.
Carlos, don (hijo de Felipe II): 125.
Carlos Eduardo, príncipe: 8, 250, 265.
Carlos I, rey de Gran Bretaña e Irlanda: 174, 195.
Carlos II, rey de España: 214.
Carlos II, rey de Gran Bretaña e Irlanda: 195, 196-197, 239, 336.
Carlos III, rey de España: 499-500.
Carlos V, emperador: 13, 96-99, 104, 113, 123-124, 139, 785.
Carlota (1810): 563.
Carlota (1827): 625.
Carlota, reina de Inglaterra: 482.
Carmelitas (orden): 110, 451.
Carnatic: 293.
Carneiro, Antonio: 106, 107.
Carolina (del Norte y del Sur): 186, 199-201, 206, 244, 255-258, 263, 395, 434-435, 445, 456, 494, 496, 540, 565, 787.
Carolina, reina: 793.
Caroline (de Bayona): 616.
Caroline (de Estados Unidos): 657.
Caroline (de Guadalupe): 610, 681.
Caroline (de Nantes): 692.
Carpaccio, Vittore: 71.
Carr, Raymond, sir: 634.
Carreira da Mina: 157.
Carreiro, Estevão, capitán: 420.
Carruthers & Co.: 671.
Carstensen, Edward: 688.
Cartagena de Indias: 95, 101, 103, 115, 162, 164, 171, 176, 178, 208, 210, 217, 227, 234, 235, 239, 240, 430-431, 444.
Cartago: 30, 36, 43, 48.
Carteret, George, sir: 199.
Cartwright (dueño de esclavos del siglo XVI): 467.
Casa Calvo, marqués de: 543.
Casa Irujo, marqués de: 597.
Casa Montalvo, Ignacio, conde de: 527.
Casamança, río: 337, 674, 675.
Case, George: 482, 559.
Cass, Lewis, general: 656, 757, 762-763.
Cassano, Luca: 58.
Casseres, Henrik de: 221.
Casseres, Simon de: 221.
Castaños y Aragón, Francisco Javier, capitán general de Cataluña: 594.
Castelar, Emilio: 771, 774, 780.
Castellanos, Juan de: 103.
Castellón, Jacome de: 99.
Castellón, Tomás de: 99.
Castilla: 38, 54, 65, 114.
Castillo, Santiago: 216.
Castlereagh, Robert Stewart, vizconde: 571, 577-581, 585-587, 589-590, 602, 605-606, 680.
Castración: 40, 453.
Castro Alves, António: 626.
Castro, fray Juan de: 210, 211.
Castro, Juan Fernández de: 98.
Catalina de Braganza, reina de Inglaterra: 196.
Catalina: 566.
Cataluña, rebelión (1640): 180.
Cataño, Germino: 117.
Cataño, Leonardo: 100.
Catharine: 554.
Catherine: 260, 292.
Cattajar: 337.
Caulker, Canray ba: 681.
Caulker, familia: 342, 681.
Cauríes (conchas): 46, 251, 322-323, 352, 356, 559, 651, 782, 785, 789.
Caussé, Clément: 301.
Cavailly: 344.
Cavalcanti: 723.
Cavalcanti, familia: 627.
Cave, Stephen: 766.
Cayena: 188, 190, 375, 398, 514, 578, 620.
Cayes Saint-Louis: 432.
Cayor: 371, 514.
Cayuelas, José: 638.
Cebollas: 130.
Cécrope, rey: 27.
Ceja, Johan de: 73.
Celtas: 26, 32, 33.
Centurione, banco: 76, 87.
Centurione, Gaspar: 98.
Centurione, Luis: 69.
Cera: 197, 199, 329, 339, 559, 674, 675.
Céron: 711.
Cerqueira: 625.
Cerqueira Lima, José de: 625.
Cerveira Pereira, Manuel: 165.
Cerveza: 327.
Ceuta: 49, 50-51.
Chace, Samuel, capitán: 513.
Chamberlain, Henry: 602.
Chamberlayne, Edward: 467.
Chambert, Louis: 227.
Chamfort, Sébastien-Roch-Nicolas: 265.
Champlin, Christopher: 305.
Champlin, George: 305, 608.
Champlin, Robert: 305.
Chancellor, William: 299, 307.
Chandos, James Brydges, duque de: 237, 242, 299, 508.
Chandos, James Brydges, duque de: 503.
Chaplin, Charles: 204.
Charaud, familia: 432, 517.
Charming Betty: 258, 285.
Charming Molly: 258.
Charming Nancy: 285.
Charming Sally: 303, 467.

Charybdis: 715.
Chateaubriand, François René de: 12, 252, 589, 599, 618, 743.
Chateaubriand, René Auguste de: 12, 252, 275, 299, 304, 305, 427.
Chaurand Frères: 479.
Chesapeake, bahía de: 424, 733.
Chester (Gran Bretaña): 242.
Chesterfield, Philip Stanhope, conde de: 248.
Chew (recaudador de aduanas de Nueva Orleans): 607.
Chicu-Bourbon (tratante de Burdeos): 542.
Chile: 165, 266, 431, 447, 497, 561, 571, 592.
Chilongo: 696.
China: 24, 42, 118, 546, 633, 752, 772.
«Chinos»: 366.
Chipre: 69.
Chocolate: 188, 274.
Choiseul, Étienne François, duque de: 273.
Chourra, Jean: 227.
Christian IV, rey de Dinamarca: 170.
Christian VII, rey de Dinamarca: 520.
Christiansborg: 221-222, 348, 402, 520, 688, 731.
Chukwu, oráculo: 375.
Cibo, Alderamo, cardenal: 450.
Cicerón: 25, 28, 508, 522.
Cicerón: 774.
Cienfuegos, José, cardenal: 595, 596, 639.
Cínicos: 28.
Cinqué (líder de una rebelión de esclavos): 711.
Cintra: 635.
Cipher: 698.
Circasianos, esclavos: 40.
Cirenaica, esclavos de: 41.
City of Norfolk: 768.
Ciudad del Cabo: 769.
Clairborne, William: 544, 563.
Clancarty, Richard le Poer Trench, conde de: 605.
Clapp, Joshua: 722.
Clara: 653.
Clarendon, George Villiers, conde de: 634, 641, 660, 745, 747.
Claret, Antonio: 749.
Clarissa: 528.
Clark & Co. de Londres: 566.
Clarke, Gedney: 268.
Clarke, Nightingale: 480.
Clarke, Peleg: 292, 297, 422, 513.
Clarkson, John, teniente: 492.
Clarkson, Thomas: 12, 305, 411, 416, 479, 488-492, 506, 513-515, 518, 525, 534, 545, 548, 728, 790.
Claver, fray Pedro: 430, 790.
Clavière, Étienne: 489, 514, 515, 518.
Clavos: 321.
Claxton, Ecroyde: 407.
Clay, capitán: 386.
Clay, Henry: 611.
Claypole, James: 296.
Clayton: 424.
Clegg, J. A.: 556.
Cleland, coronel: 236.
Clemente XI, papa: 451.
Clenard, Nicolas: 112, 116, 118.
Cleopatra: 27.
Cleopatra: 313, 327.
Clermont-Tonnerre, Aimé-Marie-Gaspard, marqués de: 620.
Cleveland, James: 341.
Cleveland, Stephen: 529.
Cliffe, José: 704, 705, 709, 716-718, 730.
Clima, 310-311, 390, 423.
Clinch, William, capitán: 243.
Clinton and Saye, Edward Fiennes de Clinton, lord: 154.
Clio: 657.
Clobery, William: 174.
Clodoré, Jean: 190.
Clotilde: 764.
Clovis II, rey: 34.
Clow, señora: 342.
Coanza, río: 129, 142.
Cobb, Howell, general: 769.
Cobden, Richard: 660, 726, 727, 730, 791.
Coblenza: 37.
Cobos, Francisco de los: 97, 99-100.
Cobre: 46, 68, 80, 106, 158, 292, 320, 395, 789.
Coburn, capitán: 566.
Cochinilla: 137.
Cocking, Francis Ross: 741-742.
Cocos: 114, 130, 414.
Código de Hammurabi: 25-28.
Codrington, Christopher: 396.
Coelho, Duarte: 122.
Coggeshall, George: 645, 673.
Cola, nueces de: 224, 686, 789.
Colbert, Jean Baptiste: 187, 189-191, 226, 276, 290, 674.
Coleridge, Samuel Taylor: 153.
Colet, Henry: 538.
Colleton, John, sir: 199.
Colley, capitán de Liverpool: 308.
Collier, Francis, sir,: 645.
Collier, George, sir: 588, 598, 610, 615, 689, 708.
Collingwood, Luke, capitán: 483, 509.
Collins, Charles: 540, 546, 596.
Collins, Henry: 259.
Colombia: 208, 591-592.
Colón, Cristóbal: 51, 53, 73, 87-90, 92-93, 119.
Colón, Diego: 90, 91, 92, 93.
Colón, José: 766.
Colonna, Egidio: 23.
Color de los esclavos: 395-396.
Colquhoun, capitán: 666.
Columbine, E. H., comodoro: 569.
Comas, Francisco Antonio de: 537, 573.
Comercio de armas: 9, 37, 73, 200, 309-329, 443, 509, 519, 559, 670, 787.
Comercio del Río: 569.

Cometa, El: 528, 538.
Comisión Americana de Misiones Extranjeras: 685.
Comisión de Comercio y Plantaciones: 461, 498.
Comisión/comité Hutt: 400, 405, 622, 705, 717, 729-730, 734.
Comisiones especiales de las Cámaras de los Comunes y de los Lores británicas: 378, 652, 666, 681, 707, 718.
Comité para Conseguir la Abolición de la Trata: 486, 488, 490.
Commenda: 199, 283, 377, 391.
Comoro: 702.
Compañía Aseguradora de Bristol: 310.
Compañía Aseguradora de Newport: 310.
Compañía Báltico-Guinea: 520.
Compañía Británica de las Indias Orientales: 366.
Compañía de África que Comercia con Barbaria: 241.
Compañía de Aventureros (África): 172, 198, 213, 264, 290, 352.
Compañía de Cacheu: 216, 217, 225, 290, 451.
Compañía de Comercio de Middelburgo: 8, 254, 324, 326, 393, 413, 439.
Compañía de Esclavos de Cádiz: 279, 325, 328.
Compañía de Glückstadt: 221, 297.
Compañía de Guayana: 276, 358.
Compañía de Guipúzcoa: 265.
Compañía de la costa de África: 276.
Compañía de la Costa de Guinea: 216.
Compañía de La Habana: 265.
Compañía de las Filipinas: 497.
Compañía de las Islas de América: 171, 189.
Compañía de las Islas Occidentales: 189.
Compañía de los Aventureros Reales (RAC): 11, 12, 198-203, 206, 212, 216, 227, 228, 229, 235, 242, 290, 341, 342, 348, 366, 368, 377, 387, 393, 401, 411, 418.
Compañía de Maranhão: 276, 277, 290, 338, 439.
Compañía de Mercaderes que Comercian con África: 223.
Compañía de Mississippi: 240.
Compañía de Ostende: 254.
Compañía de Pernambuco: 277, 278, 290, 302.
Compañía de Saint Christophe: 171, 173.
Compañía de Saint-Domingue: 241.
Compañía de Sierra Leona: 492.
Compañía del Mar del Sur: 12, 240, 241, 244, 265, 266, 290, 304, 366, 393, 396, 419, 431, 433, 438.
Compañía del Sur: 170.
Compañía Francesa de Guinea: 191, 226, 227, 230, 234, 248, 290.
Compañía Francesa de las Indias: 241, 333, 432.
Compañía Francesa de Senegal: 191, 226, 227, 229, 234, 248, 290.
Compañía Gaditana: 393.
Compañía Holandesa de Guinea: 158, 216.
Compañía Holandesa de las Indias Occidentales: 158, 167-168, 184, 211, 215, 227, 253, 347, 373, 400, 402, 406, 440, 445.
Compañía Holandesa de las Indias Orientales: 159, 183, 241, 319.
Compañía Inglesa de Guinea: 172-173, 194-195.
Compañía Portuguesa, en Nueva York: 753-754.
Compañía Real de Saint-Domingue: 226, 241.
Compañía Real de Senegal: 226, 248.
Compañía Unida (holandesa): 158.
Comte d'Hérouville: 406.
Conus: 581.
Conceção: 708.
Conchillos, Lope: 93, 164.
Concilio de Gangra (*c.* 345): 30.
Concilio General de Viena (1311): 36.
Condorcet, Marie Jean Antoine Nicolas de Caritat, marqués de: 490, 514, 518.
Congo: 11, 108, 127-128, 129-132, 182, 224-225, 263, 371, 372, 405, 450.
Congo, río (Zaire): 7, 80, 81, 108, 109, 380, 697, 698, 759-760.
Congregación por la Doctrina de la Fe: 445, 451.
Congreso Continental: 473, 479.
Congreso de Estados Unidos: 512, 541, 547, 548, 653.
Connecticut: 175, 204, 258, 285, 446, 765.
Connecticut: 543.
Conquistador: 682.
Consejo de Indias: 137, 161-162, 210, 227, 234, 538, 584, 592, 600, 743.
Consejo de los Diecinueve (Heeren XIX): 159.
Consejo Privado, investigación: 333, 361, 369, 419, 490, 502-504, 506.
Constant, Benjamin: 581, 582, 615, 790.
Constantino I el Grande, emperador: 30, 393.
Constantinopla: 40, 65, 505.
Constellation: 766.
Constitution: 755.
Constitution (buque negrero): 608
Constitutionnel, Le: 657.
Construcción de barcos: 55, 210, 213-214, 248, 269, 272, 302, 338, 562, 573, 577, 667, 673, 787.
Conte, Jacques: 294, 542.
Continental Monthly: 764.
Contrabando: 141, 142, 166, 181, 208, 430.
Contreras, Rodrigo: 104.
Convictos: 175, 343, 447, 491.

Conyngham, lady: 671.
Cooney, William: 404.
Cooper, David: 476.
Cooper, W. W., teniente: 713.
Coopstad, familia: 291.
Coppinger, Cornelius: 298.
Cora: 766.
Corán: 35, 36, 555, 628.
Corbière, Édouard: 309, 635, 667.
Corderos: 121.
Cordier, capitán: 349.
Córdoba: 36, 38, 89.
Córdoba, Alfonso de: 73.
Córdoba, fray Martín Alfonso de: 70.
Córdoba, Hernán de: 73.
Córdoba, Juan de: 89, 90.
Coreira, Ferraz: 699.
Corisco, isla de: 226, 361, 695.
Corker, Thomas: 342.
Cormantine: 174, 195, 198, 199, 396, 397, 448.
Cormorant: 734.
Cornelissøn, Christian: 348.
Cornut, Pierre: 291.
Cornwallis, Couba: 525.
Coro, rebelión de esclavos en: 562.
Corrantee, John: 461.
Correa de Sá, Salvador: 182.
Correia de Oliveira: 781.
Correia de Souza, João: 164, 166, 418.
Correia, Mãe Aurélia: 676.
Correio Mercantil: 734.
Correira de Oliveira, Manuel Andrade: 781.
Corresponsal, El: 661.
Corrie, William, capitán: 759-760, 761.
Corsarios: 55.
Cortayre, Antonio de: 240.
Cortés, Hernán: 89, 92, 95, 99, 115, 118, 298, 330, 418.
Cortez: 757.
Corzo, Juan Antonio: 117, 291.
Cossos: 682.
Costa de la Pimienta: 343.
Costa de los Cereales: 51, 68, 71, 151, 343.
Costa de los Esclavos: 72, 84, 183-184, 188, 200, 219, 223, 251, 351-354, 356, 397.
Costa de Marfil: 71, 343-344, 389.
Costa de Oro: 9, 72, 156, 158, 181, 188, 197, 203, 224, 225, 235, 321, 345, 347, 350, 397, 398, 402.
Costa Ramos, Tomás da: 732-733.
Costa, Gaspar da: 217.
Côte d'Or: 401.
Coton Tourton et Bauer, Jean: 294.
Coughtry, Jay: 259.
Coulange, Antonio Francisco de: 237.
Courland, James, duque de: 186, 221, 223.
Courtauld, Samuel, capitán: 519, 526.
Courtenay, John: 519.
Courtenay, William Reginald, lord: 681.
Couturier, Isaac: 252, 303.
Covarrubias, Fernando de: 75.
Covarrubias, Juan de: 75.
Covides, Pedro de: 74.
Covilhã, Pero da: 85.
Coward, William: 448.
Cowper, William: 481, 491.
Cox, teniente de la armada británica: 657.
Coymans, Baltasar: 211-216, 268, 295, 298, 302.
Coymans, Jan: 211, 212, 216.
Craddocke, Richard: 234.
Craggs, James: 236.
Craigie, capitán de la armada británica: 693.
Crampton, John: 748, 755.
Crassous, capitán: 307.
Craven, T. A., teniente: 965.
Craven, William, conde de: 196.
Crawford, isla de: 679.
Crawford, Joseph: 718, 748-749, 766, 771, 773.
Crawford, William: 548.
Creevey, Thomas: 264, 551.
Creevey, William, capitán: 264.
Créole: 305.
Cresques, Abrahán: 50.
Creta: 69.
Criados esclavos: 376, 622, 636, 785.
Criollos: 272, 528, 529, 572, 575, 598, 628, 631, 637, 741, 745, 775.
Crisóstomo, san Juan: 29.
Crisp, Nicholas: 173-174, 195.
Cristal: 68, 201, 328.
Cristianas, enseñanzas: 28-29, 34, 64, 123, 144-147.
Cristianos, tratantes: 9-10, 23, 35.
Crofton, S. S. L., comandante: 713.
Crofts of Saxham, William Crofts, barón: 196.
Croix, marquesa de: 279.
Cromwell, Oliver: 172, 194, 207.
Cross, río: 359.
Crow, Hugh, capitán: 305, 306, 311, 551, 559.
Crowninshield, familia: 270.
Crowninshield, George: 529.
Crozat, Antoine: 240, 273, 617.
Crozat, Pierre: 240.
Cruger, Henry: 295, 297, 475, 508.
Cruikshank, juez: 690.
Crundell, familia: 551.
Cruz, cabo: 80.
Cuanza, río: 182, 364, 365.
Cuáqueros: 10, 258, 269, 295-296, 299, 324, 445, 432-454, 465-466, 470-471, 475-476, 486, 520, 527, 651, 728.
Cuba: 7, 8, 11, 94, 99, 101, 114, 133, 242, 266, 271-272, 278-279, 280, 497-500, 519, 527-529, 537-539, 561-562, 565, 566, 573-575, 593-599, 614, 622, 628-637, 643, 657-662, 672-673, 741, 745, 750-751, 762, 771-778, 786.
Cuentas: 37, 68, 107, 224, 328, 352, 787.
Cuero: 197, 199, 272, 329, 332, 559, 675.

Cuesta y Manzanal, Santiago de la, conde de Reunión: 537, 572, 574, 594, 631, 636.
Cueva, indios: 104.
Cultivateur: 582, 718.
Cumaná: 279.
Cumming, Thomas: 264.
Cuneo, Michele: 88.
Cunliffe, Ellis: 247, 297.
Cunliffe, familia: 246, 293.
Cunliffe, Foster: 246, 267, 271, 291, 298.
Cupidon (lingüista): 388.
Curaçao: 155, 168, 185, 210-212, 215, 253, 292, 431.
Curtin, Philip: 9, 13.
Curtis, hermanos: 678.
Cushing, Caleb: 750.
Cusi, Titu: 102.
Cust, Peregrine: 319.
Cuthbert, Lewis: 526.
Cuzco: 102.
Cyane: 610, 611.
Cygnet: 715.

D'Acunha, gobernador de Luanda: 699.
D'Alois, Jacobus: 40.
D'Elbée, François: 353.
Da Costa Lima Viana, José: 753.
Da Cunha Matos, Raimundo: 603.
Da Cunha Reis, Manoel Basilio: 701, 754.
Da Cunha, José Joaquim: 560.
Da Gama Nunes, Antônio: 217.
Da Gama, Vasco: 9, 81, 85.
Da Nova, João: 85.
Da Silva, João: 80.
Da Silva, Simão: 108.
Da Sousa, Lope: 153.
Dabreda, Víctor: 677
Dabues, Juan Miguel: 104.
Daendels, Hermann Willem: 605, 687-688.
Dahomet: 307.
Dahomey: 11, 224, 235, 251, 317, 324, 346, 352-357, 387, 559, 666, 690, 770, 788.
Daines, William, sir: 525.
Dakar: 334.
Dalzell, Archibald: 371.
Damel Budomel (de Cayor): 59.
Dampier, capitán: 327.
Dande, río: 128, 183.
Dapper, Olfert: 345.
Dark: 774.
Darrisague, Estevan: 152.
Dart: 774.
Dartmouth, William Legge, conde de: 473.
Dauphin: 615.
Davenant, Charles: 200.
Davenant, William: 200.
Davenport, William: 439.
Davers, Robert, sir: 242.
Davis, Charles: 750.
Davis, David Brion: 9, 13.
Davis, Jefferson: 758.
Davy, Serjeant: 467.
Dawes, William: 492.
Dawson, James: 497, 525.
Dawson, John: 293.
Dawson, M. R.: 567.
Dawson, Margaret Baker: 497.
Dawson, Robert: 716.
Day, James: 243, 438.
Day, Thomas: 483.
De Almada, gobernador de Cabo Verde: 371.
De Freitas, Lançarote: 23, 46, 54.
De Geer, Louis: 220.
De Luynes, familia: 250, 299.
De Poëy, familia: 537.
De Prado (capitán español): 65.
De Wolf, Charles: 284.
De Wolf, familia (de Bristol, en Rhode Island): 283, 293, 301, 540, 574.
De Wolf, George: 291, 292, 563, 596.
De Wolf, James: 8, 285, 292, 294, 297, 474, 528-529, 540, 552, 563, 595, 612, 787.
De Wolf, John: 284, 563.
De Wolf, Levi: 284.
De Wolf, Mark Antony: 283, 284, 529.
De Wolf, William: 284.
De Wolff Abel: 185.
De Wolff, Dirck: 185.
De Wolff, familia (de Nueva York): 185, 283, 310.
Dean, John: 489.
Declaración de los Derechos del Hombre (1789): 514, 517.
Defoe, Daniel: 179, 219, 234, 237, 246, 449.
Dei, Benedetto: 76.
Del Castillo, familia: 537.
Del Castillo, José: 537.
Del Monte, Domingo: 622, 660, 661, 741.
Del Pulgar, Hernando: 73.
Del Rey, Rio: 224.
Del Teggia, Angiolino: 49.
Del Valle, José Antonio, conde de Premio Real: 530.
Del Valle, Juan Bautista: 530.
Delagoa, bahía de: 111.
Delassale d'Harader, capitán: 618.
Delaware: 495.
Delfim: 580.
Delos, mercado de esclavos: 25.
Demane, Henry: 492.
Demanet, padre: 336.
Demerara: 400, 536, 546, 566.
Demerara, río: 184, 253.
Dempster, George: 507.
Denia, jefe de: 38.
Deniston, William: 293.
Denman, Joseph, capitán: 645, 647, 662, 664, 684, 705, 716, 727, 729, 730, 731, 754.
Dennis, Pierre-Thomas: 619.
Denonville, vizconde de: 192.
Denton, Vachell: 792.
Depan, Francis: 563.

Derby: 282.
Derby, Edward George Stanley, conde de: 747.
Derby, Edward Henry Stanley, conde de: 747.
Derecho romano: 30
Derwent: 569.
Desbarbes, André, capitán: 619.
Desirade: 273.
Desire: 175.
Desrideliéres-Leroux: 264.
Dessalines, Jean Jacques, emperador: 543.
Deux Pucelles: 309.
Deux Soeurs: 615.
Deveaux, Jean-Michel: 616
Devonshire, Reed y Lloyd (de Bristol): 267, 268.
Devyanes, William: 488, 545.
Dhariette, Étienne: 291.
Dhariette, familia: 295.
Di Noli, Antonio: 67, 74.
Di Palma, Giovanni: 73.
Diamantes: 256, 277.
Diario de la Marina: 749.
Diario del gobierno de La Habana: 595.
Dias de Novães, Paulo: 129.
Dias Querido, Diogo: 160, 246, 297.
Dias, Bartolomeu: 81, 129.
Dias, Dinis: 56, 57.
Dias, Luis: 129.
Dias, Pallos: 116.
Dias, Pedro: 78.
Díaz Pimenta, Juan: 217, 277.
Dick (intérprete): 400.
Dickens, Charles: 651.
Dickinson, familia: 303.
Dickinson, John: 473.
Dickinson, Jonathan: 296, 299, 452.
Dickley, Samuel: 640.
Diderot, Denis: 305, 458, 460, 473, 583.
Dido (mulato en Londres): 465.
Dieppe: 151, 152.
Digby, Kenelm, sir: 174.
Dike, Kenneth, médico: 788.
Dillon, Arthur: 516.
Dillwyn, William: 470, 486.
Diman, Jeremiah: 532.
Dinamarca: 170, 186, 221-222, 254, 520-521, 544, 686.
Diodoro de Sicilia: 27.
Diógenes: 28.
Diogo I, rey del Congo: 129.
Diola, pueblo: 60.
Dirigente: 388.
Discombe, John, capitán: 591.
Disentería: 131, 384, 418, 680, 706.
Dispatch: 310.
Disraeli, Benjamin: 567, 584, 727.
Disunion: 714.
Dixcove, fuerte: 201, 389.
Dixon, John: 283.
Djenné: 62.
Do Porto, João: 77.
Do Rego, Lourenço Antonio: 624.
Do Rosário Montéiro, José: 700.
Docemo, rey: 771.
Doddridge, Philip: 487, 488.
Dodington, George Bubb: 234.
Dois Amigos: 728.
Dolbeare, Thomas: 433.
Dolben, William, sir: 41, 502, 503, 504, 507, 510, 576.
Doll, senhora: 342.
Dolores: 538.
Dolphin, buque de la armada británica: 654.
Dolphin, buque de la armada norteamericana: 685
Dolz, J. N.: 551.
Domesday Book: 35.
Dominica: 171, 273.
Dominicos (orden): 210, 451.
Dondo: 278.
Donnan, Elizabeth: 13, 171.
Doran, James, capitán: 468.
Doria, Luis: 69.
Doria, Teodosio: 49.
Dos Forcados, río: 72, 359, 558.
Dos Ramos, río: 72.
Dos Santos, Joaquim: 626.
Douglas, John: 377.
Douglas, Stephen: 757, 764.
Douglass: 655.
Douglass, Frederick: 13.
Downing, Emanuel: 194.
Downing, reverendo George: 194.
Doyle, capitán (del Betsey): 521.
Drake, familia (en Cuba): 640.
Drake, Francis, sir: 11, 138, 155-156.
Drake, John: 507.
Drake, Richard: 507.
Drake, Santiago (James): 537.
Drax, James: 168.
Dreschler, Seymour: 536.
Driscoll, Cornelius: 667.
Drouin, familia: 250, 292.
Drouin, Louis: 292.
Drouin, René: 292.
Drouin: 344.
Duarte, rey de Portugal: 50.
Duarte, Sebastián: 177-178.
Dubois, capitán (del *Légère*): 605.
Dubois, W. E. B.: 496.
Dubourg, Chevalier: 353.
Ducasse, Jean: 191, 192, 225-226, 292.
Du Chaillu, Paul: 696.
Duckett, Lionell, sir: 153.
Ducudray-Bourgault (tratante de Burdeos): 589.
Dudley, Joseph: 205, 448.
Dueñas, Rodrigo de: 100.
Duffield, Peter: 354.
Duke of Argyll: 269, 306.
Duke Town: 359, 361.
Duke, Antera: 351, 360.
Dulce, Domingo, general: 762, 772-773, 775-776.
Dulcert, Angelino: 49.
Dulcinea: 716.
Dumaigne (tratante francés): 677.
Dunbar, capitán: 566.
Duncan, John: 674, 693.
Dunk, Thomas, sir: 461.

Dunlop, Hugh, capitán: 731.
Dunmore, John Murray, conde de: 475.
Dupleix de Bacquencourt: 294.
Du Plessis, Pierre: 252.
Dupuis (oficial británico): 555.
Dupuis, Jean-Louis: 371.
Duquesne, Abraham: 432.
Duraboña, Francisco: 772.
Durán, Cristóbal: 537.
Durán, fray Diego: 94.
Duras, duquesa de: 617.
Durepaire (tratante): 237.
Du Teillay: 250.
Duval du Manoir: 294.
Duval, capitán, gobernador de Mozambique: 701.
Duverne, Isaac: 158.
Duvivier, de La Rochelle: 309.
Dyke, capitán de la armada británica: 679.

E. A. Rawlins: 754, 759.
Eagle (1812): 566.
Eagle (1839): 653.
Eannes, Gil: 52, 53, 54.
Earle, Thomas: 484, 508.
Earle, William: 284, 484.
Early, Peter: 547.
East-India Merchant: 386.
Easton, Thomas: 268.
Eaton, John: 641.
Ébano: 37.
Ebicram, rey: 374.
Ebrero, rey: 360.
Ebro, Dick: 361.
Echo: 715.
Écureuil: 615.
Edgar: 489.
Edinburgo: 202.
Edmundson, William: 452.
Eduardo IV, rey de Inglaterra: 74.
Edwards, Bryan: 534.
Edwards, Jonathan: 495.
Éfeso, mercado de esclavos: 25.
Efikes, tratantes: 360, 376, 788.
Egica, rey: 34.
Egipto: 24, 26, 27, 42, 260, 505, 557.
Egmont, John Perceval, conde de: 455.
Egremont, Charles Wyndham: 272-273.
Egrot, Maurice: 190.
Eguía, Francisco de: 95.
Ehrman, John: 500, 501, 523.
El Choco: 227.
El Siglo, 772, 775.
Eldon, John Scott, 1er conde de: 552.
Elefantes: 60, 74, 157, 199, 224.
Eligio, san: 34.
Elisa: 695.
Eliza (de Holanda): 605.
Eliza (de Liverpool): 525.
Eliza (presa de Freetown): 591.
Elizabeth (1727): 421.
Elizabeth (1820): 611.
Ellery, William: 512.
Ellis, Charles: 533, 535.
Ellsworth, Oliver: 494.
Ellzey, John: 173.
Elmina: 72, 74, 76-78, 79, 87, 106, 110, 111, 114, 151, 153, 169, 181, 188, 202, 225, 254, 344, 345, 346, 389, 402, 628, 687, 688.
Elvas, Antônio Fernandes: 162-163, 165, 176, 296.
Emancipados: 599-601, 632, 648-649, 660, 738, 777.
Emanuel (esclavo y gobernador): 793-794.
Emilia: 589.
Emily: 763.
Emma Lincoln: 706.
Emperador: 268.
Emperatriz: 747.
Engañador: 681.
Enrique el Navegante, príncipe: 21-23, 39, 51-54, 56, 65, 67-68, 76, 787.
Enrique I, rey de Inglaterra: 34.
Enrique IV, rey de España: 63.
Enrique VII, rey de Inglaterra: 35, 76.
Enrique, cardenal infante: 176, 296.
Enríquez, Felipe: 451.
Enríquez, Martín: 156.
Enríquez, Miguel: 238.
Enterprise: 438, 803.
Eon, Guillaume: 237.
Ephraim, duque: 360, 646, 788.
Epicteto: 29.
Equiano, Olaudah: 374, 405, 409, 433, 468, 791.
Erasmo, Desiderius: 123.
Erchinoald: 34.
Ericks, Bernard: 157.
Erie: 767.
Erskine, Thomas: 549.
Esclavas: 116, 132, 412, 526, 565, 594.
Esclavos, río de los: 72, 79, 84.
Esclavos de Sudán: 37, 41, 782.
Esclavos escitas: 24, 32.
Esclavos fugitivos: 29, 34, 69, 248.
Esclavos griegos: 37, 40, 41.
Esclavos ingleses: 178-179, 207.
Esclavos libertados: 28, 30, 34, 39, 370, 535, 593, 598-601, 633, 648, 661, 738, 742-743, 747-748, 773.
Esclavos malayos: 399.
Esclavos nubios: 26, 42.
Esclavos rusos: 37, 40, 41, 192.
Esclavos sardos: 40.
Esclavos tártaros: 41, 83.
Esclavos tunecinos: 41.
Escobar, Pero de: 72, 79.
Escocia: 242, 464.
Escorbuto: 243, 414, 418.
Escovar, Francisco de: 117.
Eslavos: 37, 122, 134.
Esmeraldas: 420.
Esnambuc, Bélain d': 170.
España: 32-42, 73-76, 82, 115-120, 136-139, 143-144, 163, 180, 209-212, 233-236, 244-245, 265-266, 273, 284-285, 457-458, 497-500, 537-539, 572-577, 581, 593-599, 752, 770, 775-776, 784.

Española, La: 88-91, 94, 96, 154, 189.
Espartanos: 27.
Espartero, Baldomero, general: 740.
Espérance, L': 152.
Esperma de ballena: 269, 291.
Espindola, Polo de: 101.
Espivent, familia: 298.
Esquivel, Lorena de: 177.
Es-Sadi: 60.
Es-Sahili: 45.
Es-Segli, Cherif Ahmed: 113.
Essequibo: 253, 546.
Essequibo, río: 184.
Esserjee (rebelde ashanti): 423.
Estadísticas: 797-798.
Estados Unidos: 247, 290, 437, 476, 479, 480, 493-496, 512, 538-541, 562-566, 591, 606-614, 622, 652-656, 664, 720-722, 724, 746, 751, 754-761, 762, 769.
Esteban (moro): 95.
Estoicos: 28.
Estrées, Jean, conde de: 191, 336.
Estrella: 684.
Etíopes: 26, 119.
Etiopía: 9, 26-27, 50.
Ettwein, John: 300.
Eugene (1811): 564.
Eugene (1821): 692.
Eugenio IV, papa: 64.
Eunucos: 33, 37, 42, 378, 505, 557, 782, 785.
Euribato: 26.
Eurípides: 27.
Europeos, esclavos: 178-179, 785.
Everett, Alexander: 634, 741.
Everett, Edward: 663, 748.
Evora, Baltasar Jorge d': 118.
Ewbank, Thomas: 624.
Ewer, William: 502.
Exeter: 443.
Expilly, abate: 251.
Exportaciones al Nuevo Mundo: 79, 101, 105-106, 113-114, 115, 138, 167, 220, 362, 389, 695-696.
Eyamba, jefe de Calabar: 694
Eyckhout, Hendrickx: 169.
Eyo Honradez II: 370.
Eyo Nsa (Willy Honradez): 360.
Eyo, rey de Calabar: 684, 695.
Ezpeleta, Joaquín de, general:

Faber, familia: 679.
Faber, Mary: 679.
Faber, Paul: 670, 679.
Faber, William: 679.
Fabié, Antonio María: 774.
Fabre (de Nantes): 671.
Fair Rosamond: 645.
Fairweather, Patrick: 292-293.
Falconbridge, Alexander: 307, 372, 489, 791.
Falémé, río: 51, 59.
Falkner, Thomas: 324.
Fame (de Jameson): 538.
Fame (de Rogers): 525.
Fame (en Río): 724.
Faneuil, familia: 270.
Fanny: 673.
Fantí, pueblo: 686.
Fantome: 713.
FAO (Organización para la Alimentación y la Agricultura de la ONU): 188.
Farmer & Galton (fabricantes de armas de fuego): 296, 324, 325, 519.
Farmer, Jasper: 292.
Farnham, Egbert, capitán: 760.
Farragut, David Glasgow: 655.
Farrakhan, Louis: 11.
Favorite: 685.
Febos, Bartolomé: 163.
Federalist, The: 494.
Federico Guillermo, elector de Brandenburgo: 222.
Federico III, emperador: 63.
Feijó, Diego: 627.
Felicidade: 715.
Felipe II, rey de España: 125, 136-140, 156, 157.
Felipe III, rey de España: 142, 146, 164, 394, 494.
Felipe IV, rey de España: 163, 208, 209.
Felipe V, rey de España: 225-226, 229, 234, 458.
Feray, familia: 295.
Ferguson, Adam: 464, 476.
Fermoso, isla: 72.
Fermoso, río: 72.
Fernán Núñez, conde de: 581, 593.
Fernandes de Furna, Francisco: 182.
Fernandes Vieira, João: 217.
Fernandes, Damião: 116.
Fernandes, João: 57.
Fernandes, Valentim: 32, 46, 62, 313, 325, 332.
Fernández, Alejo: 111.
Fernández Criado, Antonio: 753.
Fernández de Alfaro, Luis: 89, 100.
Fernández de Oviedo, Gonzalo de: 99, 102.
Fernandina, conde y condesa de: 636.
Fernando II el Católico, rey de Aragón: 12, 13, 91-94, 98, 785.
Fernando Poo: 71, 284, 497, 645, 651, 695, 716.
Fernando VII, rey de España: 573, 584.
Fernão, infante (hermano de Enrique el Navegante): 67.
Fernão, infante (sobrino de Enrique el Navegante): 71
Ferreira dos Santos, Joaquim: 624.
Ferreira Gomes, Miguel: 624.
Ferreira, Antonio Joaquim, médico: 677.
Ferreira, José María de: 696.
Ferrer, Andrea: 100.
Ferrer, Jaume: 49.
Ferrer, Jerónimo: 137.
Ferrer, Ramón: 710.
Ferrer de Couto, José: 774.
Fetu: 76, 174, 220.

Feydeau, isla: 8, 250, 253.
Fez: 42, 44, 45, 49, 75.
Fezzan: 505.
Fiebre amarilla: 358, 651, 680, 710, 736, 778.
Figueira Bultão, Tomas: 217.
Figuerola, Laureano: 771-772.
Filipinas: 134.
Fillmore, Millard: 722, 748, 764.
Findlay, coronel Alexander: 675.
Fisher, William: 303.
Fitzgerald, Charles, teniente: 653.
Fitzhugh, William: 205.
Fletcher, John: 422.
Fleuret, Adolphe: 670.
Florentinos: 40, 41, 51, 83-85, 120, 297.
Florida: 102, 172, 273, 281, 341, 562, 607-608.
Flota británica en África Occidental: 568, 569, 576, 644-645, 650, 726, 729, 730-733, 778, 791.
Flowery, Peter, capitán: 670.
Foäche, Catherine: 275.
Foäche, familia: 275, 293.
Foäche, Martin-Pierre: 275
Foäche, Stanislas: 275, 291, 300.
Foix, Germaine de: 92.
Fonseca, capitán (del *Kentucky*): 711.
Font, Antonio: 639.
Fontaine, Moses: 456.
Fontaine, Peter: 456.
Fooni, monarca de: 377.
Foote, Andrew Hull, capitán: 721.
Foote, Henry Stuart: 758.
Forcade, Pierre (Pedro): 639, 744.
Forest, Jean, capitán: 583.
Forne, Domingo de: 98.
Fornes, Vivaldo: 99.
Forrest, Nathan Bedford: 564.
Forster & Co.: 675.
Forster, Matthew: 672.
Fortuna (1768): 280.
Fortuna (1840): 718.
Fortunat, Manuel: 756.
Fortune (1628): 173.
Fortune (1805): 718.
Fortunée: 606.
Foucault, René: 406.
Foulis, James: 202.
Foulkes, James: 202.
Fouquet, François: 171.
Fouquet, Nicolas: 171, 407.
Fouré, Nicolas: 388.
Fox (de Nantes): 692.
Fox (del Havre): 619.
Fox, Charles James, secretario de Exteriores británico: 11, 30, 487, 506, 508, 510, 523, 548.
Fox, George: 445, 452.
Fox, Henry: 247.
Fraley, capitán: 377.
Frampton, William: 296.
Francia: 105, 120, 146, 151, 152, 171, 187, 189-192, 248-253, 284-285, 458-460, 478, 514-518, 542-544, 577-578, 613-621, 664.
Francis, Davis, capitán: 401.
Francis, Philip, sir: 500, 533.
Francis, Tench: 310.
Franciscanos (orden): 358, 451.
Francisco I, rey de Francia: 105, 120.
Francmasones: 296, 637.
Franco, José Luciano: 777.
François, François: 191.
Francos: 32.
Franklin & Armfield (tratantes de Washington): 641.
Franklin, Benjamin: 286, 456, 474, 479, 497, 512, 641.
Franquesini, Cristóbal: 102.
Frazer, James: 706, 730.
Frazer, John: 706.
Freixas, Pablo: 693.
Frere, Bartle, sir: 782.
Fresco, río: 159.
Fretwell, Ralph: 452.
Freyre, Gilberto: 135, 725, 736.
Frézier, Amadée-François: 428.
Frías de Albornoz, Bartolomé: 144-145, 787.
Friedericius Quartus: 422.
Friedrich Wilhelm: 393.
Frier, George: 266.
Fromageu, Germain: 446.
Froment, capitán: 574.
Frossard, Benjamin: 490.
Fry, Joseph: 672.
Fryer, George: 340.
Fuerte Amsterdam: 198.
Fuerte de Conradsburgo: 181.
Fuerte de Friedrichsburgo: 221, 222.
Fuerte Dorothea: 222.
Fuerte George: 369.
Fuerte Hollandia: 223.
Fuerte James: 193, 221, 282, 675.
Fuerte Nassau: 159, 254.
Fuerte Saint Joseph: 381.
Fuerte William: 283.
Fugger, familia de Augsburgo: 132.
Fula, pueblo: 91, 341, 370.
Fulani, pueblo: 49, 332, 341, 370.
Fulbe, pueblo: 333, 676, 678.
Fuller, John: 545, 551.
Fuller, Stephen: 501.
Furneaux, Robin: 11.
Furnell, Peter: 268.
Futa Jallon: 339, 340, 342, 677.

Gabón: 246.
Gabón, río: 72, 79, 285, 361, 380, 695.
Gaceta de Madrid: 659.
Gadsden, familia: 564.
Gage, Thomas, general: 473.
Gaillarde, La: 227.
Galam: 380.
Galdis & Nenniger: 766.
Gallenga, A. N.: 639.
Gallieni, Joseph-Simon: 782.
Gallinas, río: 343, 615, 646, 662, 682, 683, 711, 728, 729, 731, 797.
Galloway, familia: 270.
Galloway, Samuel: 270, 437.

Galton, familia: 303.
Galvão da Silva, Manuel: 700.
Gama, padre Lopes: 627.
Gamarra, Esteban de: 210.
Gambia, río: 60, 67, 81, 151, 191, 193, 198, 220, 223, 328, 336, 337, 380, 435, 675, 676.
Gambrill: 755.
Ganado: 133, 135, 332, 334, 365, 785, 789.
Ganancias de la trata: 437-438, 718-719, 754-755.
Gandy, Harry: 489.
Gante, Juan de: 51.
Gante, Tratado de (1812): 576, 586.
Ganymede: 569.
Gao: 60, 142.
Garay, Francisco de: 99.
Garbett, Samuel: 509.
García, Antonio: 311.
García de Padilla (secretario real): 98.
García, Diego: 95.
García, Miguel: 145.
García II, rey del Congo: 170, 183.
Garcia Simaes: 183.
Gardiner, médico de buque: 489.
Gardiner, Richard: 206.
Gardner, Caleb: 297, 496, 513.
Gardner, Ferdinand: 676.
Gardner, John: 540.
Garnet, bahía: 53.
Garnet, Harry: 476.
Garrido, Juan: 540.
Garrison, William Lloyd: 653.
Gascoyne, Bamber: 500, 502, 507, 510, 546.
Gascoyne, Crisp, sir: 500.
Gascoyne, Isaac: 546, 549.
Gaviao: 588.
Gay, John: 239.
Geba: 60, 675, 677.
Gebel el-Tarik: 38.
Gebo, río: 338.
Gelele, rey de Dahomey: 770.
Gelón, tirano de Siracusa: 26.
Gemoree: 220.
General Peace: 596.
Gennes, Jean-Baptiste de: 192.
Genoveses: 40, 41, 49, 54, 65, 69, 120, 137, 210, 211.
Gentleman's Magazine: 462, 463, 464.
Geoffrin, madame de: 477.
George (buque de la Compañía del Mar del Sur): 419.
George (buque negrero ilegal): 569.
George, isla de: 342.
Georgia: 244, 271, 455, 463, 473, 476, 512, 547, 563, 525.
Géricault, Théodore: 674.
Germanos: 26, 37, 318, 319, 321, 452.
Gezo, rey de Dahomey: 323, 395, 666, 689-690, 792.
Ghadames: 44.
Gibbon, Edward (abuelo del historiador): 12, 236.
Gibbon, Edward (historiador): 26, 459.
Gibraleón, Antonio de: 117.
Gibraleón, Rodrigo de: 117.
Gideon: 185.
Gil, Jaume: 41.
Giles de Roma: 124.
Gilligan, Manuel Manasses: 233, 236.
Ginebra (aguardiente): 327, 345, 559.
Giraud & Rimbaud: 437.
Girón, Francisco Hernández: 103.
Gispert, Bernard: 41.
Gitanos: 297.
Giudicelly, abate: 616.
Gladstone, John: 726.
Gladstone, William Ewart: 641, 642, 663, 717, 726-727, 730-731, 735, 791.
Glamorgan: 756.
Glasgow: 242, 263, 533.
Glasse, Hannah: 262.
Glen, James: 267.
Gloriosa Revolución (1688): 202.
Gloucester, William Henry, duque de: 550.
Glückstadt: 221, 297.
Goa: 278, 700.
Godfrey, Caleb: 326, 435.
Godinho, Francisco: 626.
Godolphin: 424.
Godos: 32.
Goethe, Johann Wolfgang von: 592, 617.
Gogol: 634.
Golbéry, Meinhard Xavier: 380.
Goldsborough, capitán: 238.
Golfinho: 626.
Golondrina: 671.
Gomera: 83.
Gomes Bello, Domingos: 626.
Gomes Reinel, Pedro: 139-141, 164.
Gomes, Diogo: 66, 67.
Gomes, Fernão: 71-73, 78.
Gómez Ángel, Melchor: 176.
Gómez Barreto, Luis: 178.
Gómez, Joaquín: 599, 605, 634, 637-638, 653, 655, 672.
Gonçalves Baldaia, Afonso: 53.
Gonçalves, Antão: 53, 54, 57.
Gonet, Luis Beltrán: 538.
Gonson, Richard: 153, 154.
Gooch, William: 454.
Goodhand, Marmaduke: 206.
Goodson, William: 357.
Gordon, comandante Sylvester: 767.
Gordon, Nathaniel, capitán: 721, 767, 768.
Gordon, William: 202.
Gore, A.: 484.
Gore, Gerrard: 238.
Gorée, isla: 57, 159, 188, 191, 223, 254, 273, 275, 277, 280, 335-336, 376, 514, 675.
Gorrevod, Lorenzo de: 97, 98, 99, 113, 298.
Goss, familia: 551.
Gouveia e Sotomayor, Francisco: 127.
Gouveia, fray: 129.
Grace of God: 155.
Gradis David & hijo: 293, 336.
Gradis, Abraham: 297.

Gradis, David: 297.
Gradis, Diego: 296.
Gradis, familia: 292, 296.
Grafton, familia: 270, 348.
Grafton, Joseph: 292, 529.
Grafton, Joshua: 529.
Gramaxo, Antonio: 164
Gramaxo, Jorge Fernández: 164.
Gramont (tratante de Burdeos): 542.
Grampus: 654.
Gran Bretaña (antes Inglaterra): 34, 35, 54, 74, 152-156, 172-176, 186-187, 195-207, 216-217, 228-229, 233, 240, 241-248, 262-264, 283-285, 438-439, 448-450, 463-464, 466, 479-480, 501-504, 535-536, 541-542, 548-552, 560-561, 567-570, 580-583, 591-593, 601, 642-643, 651-652, 663-665, 722-723, 727, 768-769.
Gran Comisión sobre la trata de negros: 520.
Granada: 38, 82-83.
Granby: 270.
Grand d'Alembert: 542.
Grand Duc de Bretagne: 432.
Grande, río: 675, 677.
Grandpré, Louis, capitán: 366, 396.
Granell, Berenguer: 74.
Grant, Alexander, sir: 271, 275, 292, 297, 340, 439.
Gray, Hiram, capitán: 733.
Grecia Antigua: 24-25, 787.
Green, Isaac: 500.
Green, Peter: 489.
Greene, señora de Nathanael: 565.
Grégoire, padre Henri: 490, 585, 616.
Gregorio de Tours: 32.
Gregorio XVI, papa: 658.
Gregory, George, médico: 584, 585.
Gregson, William: 482, 514, 559.
Grenada: 171, 273, 341, 738.
Grenadines: 171.
Grenville, William Wyndham, barón: 504, 548, 549-550, 552, 585.
Grey, Charles (posteriormente conde Grey): 523, 579.
Grey, Henry George Grey, conde: 726.
Grigg, Jacob: 493.
Grillé, médico: 710, 211.
Grilletes: 381, 407.
Grillo, Domingo: 210, 298.
Gripe: 131.
Grosvenor, Thomas: 518.
Grotius, Hugo: 445.
Grou, familia: 250, 251, 264, 310, 390.
Grou, Guillaume: 264.
Guadalcanal, minas de plata: 119.
Guadalupe: 171, 183, 185, 188, 190, 249, 271, 273, 543, 578, 582, 619.
Guayana Británica 738, 787.
Guayana Holandesa: 168, 184.
Guazo, Manuel: 600.
Gudgeon, familia: 551.
Güell, Joan: 650.
Guerega, condesa de: 742.
Guerra civil norteamericana: 591, 759, 763, 771, 773.
Guerra de los Siete Años: 8, 264, 271, 281, 291, 333, 376, 435.
Guerra de los Treinta Años: 176, 220.
Guerra de Sucesión española: 225, 227, 229, 451.
Guerra, Cristóbal: 89.
Guerras napoleónicas: 399, 555, 561, 574, 588, 596, 700.
Guerras para obtener esclavos: 82, 369, 371-372, 782, 785.
Guesler, Enrique: 100.
Guiana: 730.
Guidetti, Giovanni: 83, 84.
Guilbaud, Gerbier & Cie.: 432.
Guillermo, rey de Bimbia: 646.
Guillermo I el Conquistador, rey de Inglaterra: 34.
Guillermo III, rey de Gran Bretaña e Irlanda: 468.
Guillermo IV, rey de Gran Bretaña e Irlanda (antes duque de Clarence): 11, 525, 552, 779.
Guillon, N. H.: 302.
Guimarães, Antonio: 626.
Guinea: 11, 37, 51, 62, 67, 105, 114, 116, 152, 156, 174, 219, 220, 255, 537.
Guinea-Bissau: 115, 116.
Guiridi y Alcócer, José Miguel: 574.
Guizot, François Pierre Guillaume: 616, 656.
Gustavo Adolfo, rey de Suecia: 170.
Gutiérrez, Alonso: 98.
Gutiérrez, Juan: 100.
Guy, Thomas: 239.
Guzmán de Silva (embajador español en Londres): 155.
Gwynn, Charles, capitán: 268.

Habana, La: 114, 117, 141, 180, 235, 248, 271-274, 279, 513, 528, 537-538, 566, 572-575, 578, 587, 593-595, 597-598, 629, 635-637, 640, 644, 647, 663, 680, 717-719, 773.
Habeas Corpus, ley de (1679): 469.
Haendel, Georg Friedrich: 242.
Hagan, teniente (del *Thistle*): 605.
Hakam I, Al: 38.
Hakam II, Al: 38, 42.
Hale, David: 767.
Halifax, Charles Montagu, conde de: 236.
Halifax, George Montagu Dunk, conde de: 461.
Hall, Nathan, juez: 764.
Hallett, John: 418.
Ham, maldición de: 23, 30, 160.
Hamel, hermanos: 190.
Hamilton, Baillie, capitán: 714, 752.
Hamilton, Paul: 563.
Hamitas: 44.
Hammond: 519.
Hammond, James Hays: 757.
Hammond, John Henry: 653.
Hammurabi, código jurídico: 25-28.
Hancock, David (profesor): 8.

Handasyd, vicegobernador de Jamaica: 228.
Hanger, John: 240.
Hanly, familia: 247.
Hanna, John E., capitán: 763.
Hannibal: 386, 388, 390, 413.
Hannón: 48, 52.
Hanseática, Liga: 154, 337.
Harding, capitán: 420-421.
Hardman, John: 246, 297.
Hardware, Henry: 324.
Hardwicke, Philip Yorke, conde de: 468.
Hare: 308, 434.
Harlequin: 654.
Harmonie: 542.
Harmony, Peter & Co.: 683.
Harper, Robert Goodloe, general: 685.
Harris, Raymond (Raimundo Hormoza): 503.
Harrison, George: 485.
Harrison, Joseph, capitán: 400.
Harrison, médico: 565.
Hart, Philip: 297.
Hartley, David: 472, 479.
Hastings, Warren: 519.
Hausa, pueblo: 62, 398, 556.
Haussman & Cia.: 303.
Havre, El: 151, 291, 341, 432, 614, 619, 666.
Hawk: 420.
Hawke: 508.
Hawkins, John, sir: 10, 153-156, 173, 216, 341.
Hawkins, Joseph: 306, 403.
Hawkins, William: 152.
Hayley & Hopkins: 310.
Haynes, Samuel: 768.
Heard, Betsy: 339-340.
Heathfield, George Augustus Eliott, barón: 502.
Heber, Reginald (obispo): 449.
Heine, Heinrich: 605.
Hen, isla de: 677.
Henderson, almirante: 737.
Henderson, John: 508.
Henniker, John: 508.
Henrietta Maria, reina: 196.
Henrietta, princesa: 196.
Henriette: 252.
Henriques, Moses Joshua: 297.
Henriquetta: 625, 626.
Henvill, Richard: 243.
Heredia, Pedro de: 95.
Hereford, Nurse, capitán: 362.
Hermes (cristiano convertido): 30.
Hermione: 582.
Hermosa Hija: 573.
Hernández, Francisco: 572.
Hero: 655.
Herodoto: 26, 48.
Herrera Duque: 498.
Herrera, Diego de: 73, 75.
Herrera, Sancho de: 73.
Hertogh, Heinrik: 357.
Hesketh, Robert: 623.
Heureuse Étoile: 693.
Heureuse-Paix: 252.
Hibbert, George: 551.
Hierro: 45, 62, 80, 158, 182, 200, 201, 250, 292, 319, 320, 671, 787, 789.
Higgins, M. J.: 134.
Hill, capitán de la armada británica: 662.
Hillhouse, James: 543.
Himely, Simeon: 640.
Hinde, Thomas: 293.
Hipopótamo, isla: 127.
Hiram: 574.
Hoare, O'Bryen, comandante: 730.
Hoare, Samuel: 485.
Hobbes, Thomas: 445.
Hobhouse, Benjamin: 534.
Hobhouse, familia: 293.
Hobhouse, Isaac: 243, 258, 267, 292, 293, 298, 435, 534.
Hobhouse, John Cam: 534.
Hoffman, Charles: 676, 698.
Hojeda, Alonso de: 89, 90.
Holker, John: 265.
Holland & Co.: 566.
Holland, Elizabeth, lady: 551, 579.
Holland, Henry Fox, barón: 521, 579.
Hollins, John: 480.
Holmes, Robert: 197, 221.
Holmsted, Frederik: 440.
Holt, John, sir: 467.
Honduras: 101, 120, 280, 590.
Honfleur: 152, 252, 275, 284, 291, 341, 614, 619.
Honorio, emperador: 32.
Hoogenboom, gobernador: 687.
Hook, John: 728.
Hope (propiedad de Brown): 513, 527.
Hope (propiedad de Driscoll): 667, 668.
Hope (propiedad de Gardner y Stanton): 496.
Hopkins, Esek, capitán: 422, 474.
Hopkins, Samuel, reverendo: 495, 527, 531.
Horn, Albert: 467.
Hornet: 610.
Horta, Anthony: 766.
Hotham, Charles, sir: 691, 696, 710, 718, 728-732.
Houel, Charles: 189.
Hourquebie, hermanos: 582.
House, capitán (del *Wasp*): 521.
Houston, Alexander & Co.: 533.
Howard, Philip, sir: 214.
Howden, John Hobart, barón: 723, 748.
Howland, capitán (de Providence, en Rhode Island): 684.
Huacavelica: 137.
Hudson, James: 650, 729, 735, 736.
Huffon, rey de Whydah: 355.
Hughan, Thomas: 551.
Hughes, John: 555, 676.
Hugo, Víctor: 618.
Hugonotes: 295.
Hugues, Victor: 543.

Humboldt, Alexander von: 439, 617, 629.
Hume, David: 507.
Hunt, William: 676.
Hunter, William W., teniente: 721.
Hutcheson, Francis: 463-464, 465.
Hutchings (del *Rifleman*): 713.
Huth, Frederick: 640.
Hutt, William: 405, 726, 731.
Hutton, Thomas: 690.
Hutton, William: 672, 683.
Huydecoper (enviado de Daendels): 687.
Hyde de Neuville, Jean-Baptiste: 613.
Hyde, James: 613.
Hydra: 705.

Iago: 655.
Ibarra, Manuel de: 594.
Iberia: 644.
Ibn-Battuta: 39, 45, 58, 785.
Ibn-Hawkal: 45.
Ibn-Khaldun: 36.
Ibn-Muhammed, Ali: 42.
Ibn-Tashufun, Yusef (el almorávide): 38.
Ibn-Yasin: 22, 56.
Ibo, pueblo: 360, 398, 788.
Ichaso, Clemente: 538.
Idah: 379.
Igala, mercado de esclavos: 379.
Iglesia católica: 10, 64, 70-71, 123-124, 144-147, 445-446, 450-451, 658-659.
Iglesia Reformada Holandesa: 168-169.
Ijo, pueblo: 72, 167, 359.
Illescas, Alonso de (jefe esclavo): 137.
Illescas, Alonso de (tratante de Sevilla): 420.
Illescas, Rodrigo de: 137.
Imbert: 429.
Impuestos y aranceles: 91, 109, 130, 137, 165, 203, 237, 249, 257, 289, 385, 432, 456.
Incroyable: 542.
Indentured, mano de obra: 175, 176, 199, 206, 291, 466, 787.
Independencia: 625.
Independent Gazetteer: 494.
India, esclavitud: 121, 124, 285, 446.
India: 42, 104, 118, 247, 271, 779.
Índigo: 61, 256, 267, 292, 317, 334, 529, 786.
Inglis, Robert, sir: 400.
Ingram, familia: 247.
Inman, comodoro de la armada norteamericana: 764, 766.
Inocente VIII, papa: 82.
Inquisición: 156, 162, 163, 176, 214, 296, 451.
Institución Africana: 538, 563, 586.
Intérpretes: 385, 395, 400, 403, 421.
Intoch, capitán: 566.
Invencible: 714.
Iphigenia: 410.
Irby, Frederick, capitán: 570-571, 576.
Iredell, James: 493.
Iris (crucero francés): 615.
Iris (de Londres): 525.
Irlanda: 34, 35, 200, 544, 633.
Irving, Washington: 744.
Isabel: 682.
Isabel la Católica, reina de Castilla: 70, 75, 83, 89, 93.
Isabel II, reina de España: 740, 744, 752, 771.
Isabel I, reina de Inglaterra: 153-154, 155, 467.
Isabella, reina de Nápoles: 82.
Isert, Paul Edmond: 354.
Isidoro de Sevilla, san: 33.
Isla de York: 341.
Islam: 22, 35-39, 44-46, 147, 334, 378, 605, 690.
Islas Vírgenes: 254.
Italia: 691.
Itsekiri: 72, 359.
Itsekiri, Ode: 115.

Jackson (médico de Jamaica): 510.
Jackson, Andrew: 608, 641.
Jackson, James: 511, 512.
Jacobino, club: 516.
Jacombe, Robert: 239.
Jaén, Manuel de: 73.
Jagga, pueblo: 127, 373.
Jaime I, rey de Inglaterra (Jaime VI de Escocia): 172, 175.
Jaime II, rey de Inglaterra (Jaime VII de Escocia, antes duque de York): 11, 196, 199, 239, 250, 337, 450.
Jalamá, Raymond: 384.
Jamaica: 99, 141, 188, 197, 200, 212-214, 215, 216, 227, 234, 235, 237, 242, 280, 291, 446, 526, 565, 649, 738.
James: 143.
James, William: 282.
Jameson, William: 538.
Jamineau, Claude: 328.
Jamineau, Daniel: 328.
Jane: 768.
Jaquin: 242, 355.
Jaruco, conde de: 498, 499, 636.
Jaucourt, Arnail-François de, marqués de: 583.
Jaucourt, Louis de: 460.
Java, esclavos negros: 420.
Jay, John: 268.
Jean-Jacques: 285.
Jeannette: 404.
Jefferson, Thomas: 474, 479, 543, 546, 547, 634, 664.
Jeffreys, George, juez: 449.
Jeffries, William, capitán: 268.
Jekyll, Joseph, sir: 237.
Jemmy, rey: 492.
Jengibre: 436.
Jenkins & Co.: 672.
Jenkins, Robert: 244.
Jennings, Edmund: 205.
Jennings, Thomas: 795.

Jenófanes: 26.
Jerez, mercado de esclavos: 89.
Jesuitas: 10, 129, 135, 138, 145-147, 156, 296, 365, 445, 451, 462.
Jesus of Lübeck: 154, 156.
Jeune Aimée, La: 437.
Jeune Carline, La: 610.
Jeune Catherine, La: 613.
Jeune Estelle, La: 616.
Jeune Eugénie, La: 613.
Jeune Reine, La: 328.
Jiménez, Fernando: 116, 127.
Joana, Infanta: 63.
João, dom, regente de Portugal: 567, 573.
Joar, presencia británica en: 337.
Jobson, Richard: 10, 173, 787.
Jogue, hermanos: 407.
Johan Maurits, príncipe: 168-170, 182.
John Adams: 610, 755.
John and Mary: 424.
John Foster: 688.
Johnson (criado africano): 794.
Johnson, Daniel, capitán: 207.
Johnson, Henry: 612.
Johnson, John, coronel: 759.
Johnson, Nathaniel, sir: 207.
Johnson, Samuel, médico: 461, 469, 471.
Johnson, Thomas, sir: 246, 297.
Johnson, William Cost: 653.
Joiner, Thomas: 794.
Joinville, François, príncipe de: 689.
Jol, almirante: 170.
Jones: 655.
Jones, John Paul: 474.
Jones, John, capitán: 424.
Jorge I, rey de Gran Bretaña e Irlanda: 236, 242, 290.
Jorge II, rey de Gran Bretaña e Irlanda: 236.
Jorge III, rey de Gran Bretaña e Irlanda: 11, 472, 474, 501, 523, 541.
Jorge IV, rey de Gran Bretaña e Irlanda: 671.
Jorge, Álvaro: 117.
Jorge, familia: 117, 136, 144, 251, 291, 294, 296.
Jorge, Gaspar: 117.
Jorge, Gonzalo: 117.
José, san (patrón de los tratantes): 296.
Josefina, emperatriz: 542.
Josephine: 713.
Joven Antonio: 736.
Juan: 574.
Juan (usurpador de Ravena): 51.
Juan I, rey de Aragón: 40.
Juan II, rey de Castilla: 65.
Juan I, rey de Portugal: 50.
Juan II, rey de Portugal: 72, 76, 78, 82, 84-85.
Juan III, rey de Portugal: 12, 101, 104-105, 118, 122, 153.
Juana, infanta: 92.
Juby, cabo: 48, 52.
Judíos: 10, 33, 43, 49, 55, 110, 116, 117, 136, 160, 162, 163, 176, 177, 210-211, 296-297.
Julia Moulton: 756.
Juliet: 721, 767.
Julio César: 25.
Junko: 343.
Junta Central: 572.
Junta de Negros: 138, 161, 211, 234.
Justice: 353.
Justiniani, Batista: 100.
Justiniani, Esteban: 99, 101.
Justiniano, emperador: 30, 464.
Jutglat, Narciso: 40.

Kabasa: 365.
Kaffa: 40, 41, 83, 118.
Kamalia: 382.
Kangaroo: 569.
Kankan: 62.
Kano: 61, 62.
Karfa (tratante): 379.
Kasai, río: 365.
Kasanje: 255, 364.
Katsina: 62.
Kearney, Ouseley: 682.
Kehrman, Charles: 756.
Kellaway, capitán: 204.
Kemp, Richard: 175.
Kendal, Melusina, duquesa de: 236, 239.
Kennion, familia: 247.
Kennion, John: 8, 271-272, 292, 295.
Kentucky: 711.
Kentucky, estado esclavista: 527.
Kenyon, Lloyd, barón: 534.
Kerr, John: 563.
Keyserinne Elizabeth: 255.
Khasso: 378.
Kidd (revendedor de buques negreros): 681.
Kilbee, Henry, juez: 600, 601, 630, 631-632.
Kilwa: 81.
Kincaird, Michael: 202.
King George: 284.
Kirby, Richard: 400.
Kirke, George: 174.
Kitty Amelia: 559.
Kizel, colonia de, isla de Sherbro: 611.
Kleinwort & Cohen: 640.
Kneal, Charles, capitán: 438.
Kneller, Godfrey, sir: 237, 239.
Knickerbocker, Peter: 698.
Knight, capitán (del *Morgiana* de la armada británica): 589.
Knight, John: 268, 271.
Knight, Joseph: 522.
Knowles, Thomas: 485.
Koba: 382.
Koelle, Sigismund: 370, 376.
Komenda: 76.
Kong: 62.
Kosoko, rey: 732.
Kpengla, rey de Dahomey: 351, 356, 357, 371.
Kron-Printzen: 423.

Kroomen, pueblo: 344.
Kru, pueblo: 681, 684, 708, 738.
Kumasi: 346.
Kusi Obudum, rey de los ashanti: 374.
Kwango, río: 127, 364, 365.

La Barbinais, le Gentil de: 220.
La Caldera del Infierno: 80.
La Concha, José Gutiérrez, general: 747, 748, 751, 771, 775.
La Courbe, sieur de: 791.
La Cruz, fray Francisco de: 144.
La Fayette, Marie-Joseph Motier, marqués de: 490, 514, 518, 616.
La Figanière, César de: 754.
La Fosse, Aubrey de: 333.
La Fosse, Eustache de: 74, 791.
La Grande Manufacture: 251.
La Higuera, Hernández de: 139.
La Palma, Willem de: 350.
La perla catalana: 266.
La Rochefoucauld, Louis-Alexandre, duque de: 490, 514, 515, 518.
La Rochelle: 152, 190, 249, 252, 275, 284, 295, 301, 309, 325, 443, 619.
La Sagra, Ramón de: 661, 776.
La Torre, Juan de: 98.
La Vega, Diego de: 166.
Labarthe, Pierre: 542.
Labat, padre Jean-Baptiste de: 305, 432, 451.
Labouret (de Senegal): 674.
Labra, Rafael: 630, 777, 790.
Labrador, Pedro Gómez Havelo, marqués de: 577.
Lace, Ambrose: 489.
Lacroix Dufresne, Pedro: 528.
Lady Sale: 730.
Lady Suffolk: 639, 748.
Laffon de Ladébat, André-Daniel: 514-515.
Laffon de Ladébat, Jacques-Alexandre: 252, 262.
Lafitte, Jean: 607, 608.
Lafitte, Pierre: 607, 608.
Lafuente (del Cometa): 538.
Lagos: 52, 63, 77, 224, 691, 732.
Lahou, cabo: 343, 685.
Lahou, fuerte francés: 275.
Laird, Macgregor: 359, 646, 651, 695, 720.
Lake, Richard: 291.
Lamar, Charles: 754, 758, 759-760, 761, 770.
Lamar, Lucius: 755.
Lamar, Mirabeau: 754.
Lambe, Bullfinch: 355.
Lambert, John, sir: 236.
Lambert, Thomas, capitán: 171.
Lançados: 62, 67, 114, 125, 154, 164, 198, 341, 346, 385.
Lancashire, algodón: 285.
Lancaster, trata de: 242, 263, 268, 274.
Lancelot, capitán (del *Petite Louise*): 696.
Landolphe, Jean-François: 285, 305, 358, 791.
Landon, Letitia: 686.
Langevin, André: 265.
Langton, Benet: 487.
Laporte, Pedro, capitán: 528, 538.
Laroche, James: 243, 297, 298, 525.
Las Casas, Bartolomé de: 10, 90, 97-98, 122, 124, 145, 466.
Las Casas, capitán general de Cuba: 538.
Las Delicias, marqués de: 742.
Las Palmas (islas Canarias): 75, 105, 120.
Lassen, Jens: 220-221.
Lat Sukaabe, damel de: 224.
Latino, Juan: 119.
Latón: 68, 74, 106.
Laurens, André: 267.
Laurens, Henry: 8, 264, 267, 268, 271-272, 297, 298, 299-300, 398, 427, 435, 474, 479.
Laurens, John: 300, 475.
Laurens: 721.
Laurium, minas de plata: 25.
Lavigne, Achille: 432.
Lavoisier, Antoine-Laurent: 490, 514, 518.
Lavradio, marqués de: 429.
Law, John: 240-241, 244, 275.
Lawson, Cesar, capitán: 438, 802.
Lay, Benjamin: 452.
Layton, comandante de la armada británica): 715.
Le Roy, William, teniente: 721.
Lea, William: 237.
Lechmere, Edmund: 530.
Lecky, William Edward Hartpole: 791.
Leclerc, Charles, general: 543.
Ledesma, Martín de: 125.
Lee, John: 483.
Leeke, capitán de la armada británica: 692.
Lefebvre, Jean-Marie: 582.
Lefeuvre, Francis: 444.
Legazpi, Miguel de: 366.
Léger, Antoine: 675.
Légère: 605.
Legislación brasileña: 735-736, 781.
Legislación británica: 186-187, 283, 502-503, 504, 549-552, 568-569, 591, 642-643, 651-652, 722-723, 727.
Legislación española: 39, 118, 121, 123-124, 499, 775-776, 780.
Legislación francesa: 468, 478, 499, 542, 614-615.
Legislación islámica: 36.
Legislación italiana: 33.
Legislación mejicana: 144.
Legislación norteamericana: 475-476, 480.
Legislación portuguesa: 111, 124, 291, 365, 399, 408-409, 451, 601.
Legislación romana: 30.
Legislación Visigoda: 53.
Leicester, Robert Dudley, conde de: 154.
Leigh, W. H.: 679.

Leite, frei Gonçalo: 145.
León el Africano: 42, 43, 46, 82.
León I el Grande, papa: 30.
León X, papa: 42, 82, 108, 123, 394.
León y Pizarro, José García de: 594, 598.
Leonard, Peter: 621.
Leonora, infanta: 63.
Leonora, reina de Portugal: 82.
Lepcis Magna: 270.
L'Espagnol, André: 190.
Lersundi, Francisco: 776.
Lesseps, Ferdinand-Marie de: 616.
Leteo: 732.
Letras de cambio: 436.
Leuden: 423.
Leveson, Granville (luego conde de Granville): 533.
Levitt, Joshua: 711.
Levnî, Rassam: 785.
Lewis, Thomas: 469.
Lexington, Robert Sutton, barón: 233.
Ley de la Unión (británica) (1707): 242.
Ley de la Unión (británica) (1800): 631.
Leyland & Bullins: 295.
Leyland, familia: 246, 293.
Leyland, Thomas: 294, 295, 438, 526, 802.
Liberia: 200, 611, 685.
Liggins, Joseph: 629.
Lightburne, Bailey Gómez: 662, 670, 679.
Lightburne, Styles: 679.
Lily: 765.
Lima (Perú): 177-178, 431, 530.
Limas: 243, 414.
Limpo d'Abreu, António: 723.
Lincoln, Abraham: 562, 758, 768-769.
Lind, James, médico: 243, 414.
Lindo, Alexander: 297.
Lindsay, almirante John, sir: 465.
Lines, William: 489.
Lins, Cibaldo: 132.
Lins, Cristóvao: 132.
Lion: 600.
Liot, Philippe: 414.
Lisboa (Portugal): 9, 55, 63, 69, 77, 85, 161, 183, 276, 295, 300, 328, 364, 394, 427, 537, 666.
Lisboa, José María: 625.
Lisle, David: 467.
Liverpool: 8, 9, 242-243, 263, 274, 282, 283, 285, 293, 295, 307, 478, 503, 509, 530, 535, 667, 786.
Liverpool, Charles Jenkinson, conde de (antes barón de Hawkesbury): 498, 501, 503, 585.
Liverpool, Robert Banks Jenkinson, conde de (antes lord Hawkesbury): 521, 533, 535, 550, 585.
Liverpool General Gazette: 470.
Liverpool Merchant: 245.
Livingston, familia: 259.
Livingston, Philip: 270, 291, 298-299, 307, 308, 474.
Livingstone, David: 330, 782.
Lizarazo, Luis de: 94.
Lizardi de Liverpool: 640.
Lloyd, John: 486.
Lloyd's, compañía aseguradora: 248.
Llull, Ramon: 39.
Loango: 11, 80, 158, 160, 181, 183-184, 199, 274, 275, 324, 362, 385, 557, 697.
Loango, bahía: 80, 158, 170, 183, 228, 235, 250, 251, 316, 697.
Lobi, oro: 61.
Locke, John: 12, 197, 199.
Lodge, Thomas, sir: 153.
Lok, John, capitán: 152-153.
Loko, pueblo: 341.
L'Olive, Liénard de: 171.
Lombillo, Gabriel: 641.
Lomelin (Lomellino), familia: 70, 299.
Lomelin, Agustín: 210, 211.
Lomelin, Ambrosio: 210, 211.
Lomelin, Leonardo: 116-117, 210.
Lomellino, Bautista: 69.
Lomellino, Urbano: 69.
London Magazine: 462.
Londres: 9, 34, 132, 153, 195, 243-244, 263, 274, 295, 324, 464, 467, 468.
Long, Edward: 545.
Lopes Anjo, António: 699.
Lopes de Moura, José: 341.
Lopes Figueroa, Antônio: 182.
Lopes, Diogo, conde-duque de Brasil: 136.
Lopes, Duarte: 130.
López Aaron: 11, 269-270, 282, 297, 298, 310, 313, 327, 433, 439.
López de Recalde, Juan: 98.
López Guimarães, Francisco: 626.
López Martínez, Pero: 117, 291.
López, cabo: 152, 171, 361, 696.
López, Narciso: 746, 772.
L'Opinion Nationale: 776.
Lorient: 241, 252, 618.
Lorimer, Alexander: 202.
Los, islas: 339, 340, 341, 679.
Lottery: 438.
Lougher, Walter & Co.: 420.
Louis: 583, 692.
Louisa (1818): 608
Louisa (1848): 724.
Louise: 674.
Lovell, John, capitán: 155.
Lovett, Charles, capitán: 721.
Lovett, Josiah: 721.
Lowndes, Rawlins: 495.
Lowndes, William: 564.
Luanda: 80, 129-131, 165-168, 181-183, 256, 277-279, 363-364, 389, 400, 417, 443-444, 603.
Lubersac, Jean-Baptiste-Joseph de: 514.
Lucayanos: 91.
Lucy: 540.
Lugen, William, capitán: 413.
Lugo, Alonso (Fernández) de: 83, 106.
Luis Felipe, rey de los franceses: 621.
Luis I el Piadoso, emperador: 33.
Luis XI, rey de Francia: 76.
Luis XII, rey de Francia: 446, 787.

Luis XIV, rey de Francia: 12, 191, 192, 227, 444, 462, 514, 524, 617.
Luis XV, rey de Francia: 262, 462, 579.
Luis XVI, rey de Francia: 12, 444, 462, 514, 524, 617.
Luis XVIII, rey de Francia: 578, 579, 581.
Luisiana: 240-241, 273, 432, 543-544, 564.
Lunda, pueblo: 165, 166, 255, 366, 373.
Lutero, Martín: 124.
Luttrell, Temple: 444.
Lutwidge (tratante): 12.
Luxborough: 204.
Luz y Caballero, José de la: 661, 741.
Lyde, Lyonel: 295.
Lyme Regis: 468.
Lynch, Thomas, sir: 212.
Lyon, Francia, mercado negrero: 33.
Lyons, Richard Bickerton Pemell, barón: 768.

Ma ba Jaxoo: 674.
Macaulay, Henry: 635, 737, 787.
Macaulay, Thomas Babington: 727.
Macaulay, Zachary: 410, 492, 530, 558, 635, 678, 726.
Machado, John Alberto: 753, 765.
Mackintosh, James, sir: 594.
Maclean, Charles, capitán: 686.
Macmillan, W. M.: 787.
Madagascar: 201, 204, 235, 257, 366, 385, 579, 583, 589, 662, 702.
Madán, Cristóbal: 750.
Madden, capitán (del *Pitter*): 566.
Madden, Richard, médico: 648, 660.
Madeira: 9, 52, 65, 69, 75, 87.
Madera, 104, 106, 181, 187, 277, 329, 338, 342, 539.
Madison, James: 494, 495, 512, 563.
Madrid, Cortes de: 598-599, 627, 775-776.
Madrid, tratado de (1815): 581.
Maffitt, John, teniente: 766.
Maget, Diego: 215.
Mágico: 632.
Magín Tarafa, Juan: 572.
Mahi: 557.
Mahin, río: 151.
Mahoma: 36.
Maid of Islay: 666.
Maidstone: 704.
Maine (Estados Unidos): 672.
Maine de Biran, Pierre: 616.
Maíz: 114, 131, 135, 334, 414, 415, 788, 789.
Makoko: 109.
Malaca: 118.
Málaga: 720.
Málaga, caída de (1487): 82.
Málaga, Juana de: 111.
Malaria: 76, 111, 130, 308, 359, 588, 680, 710, 777.
Maldivas, islas: 46.
Malemba: 188, 288, 250, 275, 316, 362, 697.
Malembo, estanque de 108, 109, 127.
Malfante, Antonio: 76.
Malí, imperio: 42, 43, 45, 61.
Mallart, Thomas: 83.
Mallbone, Godfrey: 292.
Mallorca, cartógrafos: 49.
Mallory, Stephen: 750.
Malmesbury, James Howard Harris, conde de: 747.
Malocello, Lanzarote: 49, 55.
Malraux, André: 513.
Mamelucos: 42.
Manchester: 247, 320, 503, 509, 727.
Manchester, Isaac, capitán: 532.
Manco, Inca: 102.
Mande, pueblo: 332, 371.
Mandela, Nelson: 790.
Mandingos: 44, 71, 91, 36-337, 369, 372, 380, 676.
Mandioca: 114, 131, 414.
Manesty, hermanos: 306.
Manesty, Joseph: 269, 438.
Manhattan, isla de: 168, 184, 201.
Mani: 114, 130, 135, 334, 414, 416, 788-789.
Maniett, Pedro: 697.
Mann, Horace, sir: 463.
Mansa Musa, sultán: 42, 49.
Mansfield, William Murray, conde de: 465, 467, 469, 483, 517.
Mantes, Pedro: 711.
Manuel I, rey de Portugal: 85, 107, 110, 394, 409.
Manumisión: 28, 30, 34, 39.
Manzanedo, fray: 96.
Manzanedo, Juan Manuel de: 638, 653.
Manzano, Joaquín del: 777.
Manzo, Alonso: 99.
Mapas: 49, 51, 55.
Maquiavelo, Nicolás: 92.
Marabout: 657.
Marat, Jean-Paul: 460.
Marcaje de esclavos: 12, 392-393, 576, 670, 707.
Marchais, Jean: 252.
Marchionni, Bartolommeo: 9, 14, 78, 83-85, 93-94, 268, 298, 358, 785, 787.
Marchionni, familia: 41.
Marcial: 26.
Marcy, William: 750.
Maree, Jan de: 527.
Marees, Pieter de: 158, 352, 358, 359, 393, 791.
Mareilhac (tratante de Burdeos): 542.
Mares del Sur, caña de azúcar: 85, 479.
Marfil: 38, 67, 80, 106, 111, 157, 197, 199, 221, 329, 331, 344, 358, 359, 559, 674, 789.
Margaret: 308, 326.
Margaret and John: 173.
Margaret Scott: 768.
Margarita, esclava de Almagro: 103.
Margarita, isla: 91, 155, 266, 279.
María Cristina, reina madre de España: 640, 650, 741, 744.

Maria da Gloria: 648.
María de Módena, duquesa de York (luego reina de Inglaterra): 450.
María I, reina de Inglaterra: 153.
María la Conguita: 777.
María, infanta (hija de Felipe II): 162.
Maria, reina de Portugal: 567.
Marie: 679.
Marie-Gabrielle: 309.
Marie-Galante: 189, 273.
Marín de Guzmán, Bernardo: 216.
Marín, Tomás de: 117.
Marineto: 716.
Marino: 608.
Marivaux, Pierre de: 458-459.
Marlborough: 420.
Marques, Lourenço: 111.
Marruecos: 260, 505.
Marryat, Joseph: 551.
Mars: 508.
Marsella: 37, 111, 120, 171, 252, 284, 619.
Marshall, John: 655.
Marston, Nathaniel: 270.
Martha: 755.
Martí y Torres, Francisco: 634, 638, 774.
Martí, Francisco de: 640.
Martin, D. S., capitán: 761.
Martin, Gaspar: 227.
Martin, Gaston: 501.
Martin, James: 519.
Martin, Luther: 494.
Martínez de la Rosa, Francisco: 634, 743.
Martínez de Pinillos, Claudio: 600-601, 631, 633.
Martínez, Diego (1537): 102.
Martínez, Diego (quinta década del siglo XIX): 693.
Martínez, Pedro: 591, 639, 683, 797.
Martinica: 171, 183, 190, 227, 249, 271, 273, 401, 432, 451, 578.
Martins, Domingos José: 691, 739.
Martins, Lorenzo: 216.
Martins, Manuel: 216.
Marvin, William, juez: 765.
Mary (1736): 259.
Mary (1742): 420.
Mary (quinta década del siglo XIX): 655.
Mary Ann: 670.
Mary E. Smith: 738.
Mary Francis: 765.
Mary J. Kimball: 766.
Maryland: 185, 206, 245, 270, 292, 456, 494.
Mascarenhas, obispo Simão de: 166.
Mascate, imam de: 589, 682, 702.
Mason, familia: 551.
Mason, George: 495.
Mason, John: 720, 751.
Massachusetts: 172, 194, 204, 258, 270, 326, 447, 448, 454, 476, 495, 496, 529, 673.
Massachusetts Gazette: 281
Massangano: 182, 183.
Massieu de Clairval, Auguste: 620.
Matamba: 181, 218, 255.
Matanzas (Cuba): 593, 596.
Mather, Cotton: 447-448.
Matilde: 773.
Mato Grosso: 218.
Matoim, río: 136.
Matrimonios entre esclavos: 34, 39.
Matrimonios entre hombres o mujeres libres y esclavos o esclavas: 34.
Matrimonios entre negros o negras y blancos o blancas en España: 119.
Matson, capitán de la armada británica: 663, 665, 671, 697, 699, 706, 728.
Matthews, John: 372, 389.
Mattos, Joaquim Antonio: 677.
Maurelet de Marsella: 451.
Maurice, príncipe de Inglaterra: 196.
Mauricio, isla: 579, 702.
Mauritania: 22, 53, 331, 783.
Maurits, Johan: 169-170, 182.
Mayberry, capitán: 566.
Mayo, comandante Isaac: 756.
Mayombe: 437.
Mayumba; 362, 696-697.
Mazères, Édouard: 618.
Mbanza Kongo: 80.
Mbundu, pueblo: 108, 129, 165, 366.
McCoskry, William: 770.
McDowal, Whitehead & Hibbert: 566.
McHardy, J., teniente: 714.
McIntosh (recaudador de aduanas de Georgia): 607.
McKeever, teniente: 608.
McKeon, John: 756.
McKerral, Robert: 202.
McNeill, William, capitán: 528.
Meagher, capitán (del *Clotilde*): 764.
Médicis, familia: 139.
Médicis, Lorenzo de: 84.
Médicis, Lorenzo di Pierfrancesco de (de Cafaggiolo): 84.
Médicos: 243, 307, 391-392, 417-418.
Medina del Campo: 84, 98, 100, 165.
Medina-Sidonia, duques de: 65, 112, 119.
Medinaceli, duque de: 213.
Medusa: 759-760.
Méduse: 674.
Medway: 408.
Meillassoux, Claude: 789.
Meirelles, Antonio José: 624.
Mejía Lequerica, José: 574.
Melania (convertida al cristianismo): 25, 30.
Melaza: 133, 200, 260, 327.
Melbourne, William Lamb, vizconde: 651.
Mellier, Gérard: 299.
Melo Castro, Martinho de: 278.
Melo, Fernão de: 106.
Melvill, Thomas: 348-349.
Melville, Henry Dundas, vizconde de: 489, 501, 522-523, 531, 533-535, 545.
Melville, Herman: 704.
Melville, Isaac: 220.

Mende, pueblo: 342, 711.
Mendes de Vasconcelos, Luis: 166, 371.
Mendès, familia: 293, 296.
Mendes, Luis: 116.
Mendez de Lamego, Antonio: 138-139.
Méndez de Sosa, Cristóbal: 176, 180.
Mendez, Rafael: 401.
Mends, Robert, sir: 588.
Menéndez de Avilés, Pedro: 102, 172.
Menfis: 27.
Menorca: 38, 271.
Mentor: 615.
Menzes, Pedro César de: 182.
Mercaderes catalanes: 49.
Mercado, Tomás de: 144, 417, 418, 467, 787.
Mercados de esclavos: 25, 33.
Mercer, Charles Fenton: 612.
Mercer, teniente de la armada británica: 716.
Mercier, Louis-Sébastien: 476.
Mercure de France: 477.
Mercurio, minas de: 137.
Meredith, Reese: 296.
Merewether, John: 235.
Mérimée, Prosper: 618, 667, 675, 704, 796.
Merlin, condesa de: 528, 635, 636.
Mermelada: 188, 274.
Merolla, padre: 450-451.
Meslé, Pierre: 284.
Mesnager, Nicolas: 229.
Mestizos: 498.
Mesurado, cabo: 685.
Métayer, Jean-Baptiste, capitán: 712.
Methuen, tratado de (1703): 318.
Metodistas: 471.
Mettinon, rey: 360.
México: 95, 96, 102, 104, 114, 121, 122, 172, 258, 418, 431, 572, 592, 629, 787.
Meymam, Ahude: 57.
Micenas: 24.
Michaëlius, Jonas, reverendo: 168.
Michaud, François: 410.
Michel, familia: 250, 264, 310, 390.
Michelet, Jules: 561.
Middelburgo: 254, 295, 300.
Middleton, Henry: 609.
Midgley, capitán (de Liverpool): 694.
Miguel Ángel: 123.
Mijo: 61, 334, 414.
Milbanke, Robert: 521-522.
Mildmay, teniente de la armada británica: 692.
Miles, Richard: 283, 293, 327, 348, 349, 356, 526.
Miles, William: 508.
Mill, David: 222, 348.
Mill, familia: 422.
Mill, John: 340.
Millet, Charles, capitán: 700.
Milner, Isaac (profesor de filosofía): 487.
Milner, Isaac (tratante): 204.
Milnes, Richard Monckton: 706, 730.
Milton, John: 444, 448.
Minas Gerais: 218, 236, 255, 256, 276, 321, 353-354, 622-623.
Minas: 219, 255, 560.
Minas de oro: 25, 58, 46, 119, 121, 209, 218, 236, 255, 395, 785, 787.
Minaya, fray Bernardino de: 123.
Minerva (de España): 368.
Minerva (de Inglaterra): 538.
Minerva (de Rhode Island): 540.
Minerve: 578.
Mirabeau, Honoré Gabriel Riqueti, conde de: 284, 514, 515, 518.
Miranda, Francisco de: 572.
Miranda, Simão de: 366.
Misericordia: 420.
Misioneros: 79, 81.
Misserel, Michel: 192.
Mississippi: 543, 547.
Missy, Samuel de: 515.
Mitchell, David: 608.
Mohamad V, rey de Granada: 38.
Mohamed Alí: 505.
Mohawk (de la armada norteamericana): 715.
Mohawk (negrero): 569.
Moldenhawer, Daniel Gotthilf: 520.
Molé, Louis Matthieu, conde: 615, 620.
Molineux, Crisp: 507.
Mombasa: 81.
Monardes, Nicolás de: 118.
Mondanina: 74, 79.
Monedas: 321.
Monero, Pedro: 367.
Monk, Thomas: 452.
Monroe, James: 609, 611, 612, 613.
Monrovia: 611, 685.
Montagu, John, duque de: 793.
Montagu, lady Mary Wortley: 239, 241.
Montaudoin, familia: 250, 285, 291, 293, 295, 299.
Montaudoin, Jacques: 250.
Montaudoin, Jean-Gabriel: 458.
Montaudoin, René: 250, 251, 297, 787.
Monte, cabo: 203, 685.
Montecos, esclavos: 363.
Montejo, Francisco de: 102.
Montell, Francis T.: 654.
Montesinos, fray Antonio de: 95, 484.
Montesquieu, Charles de Secondat, barón de la Brède y de: 443, 458-460, 463, 464, 466, 477, 515, 530, 544, 578, 614, 790.
Montevideo: 513, 530.
Monticello: 285.
Montleón, capitán: 695.
Montpellier: 40.
Montserrat, asentamiento británico: 172.
Montúfar, Alonso de: 125.
Mooney, río: 695.
Moore, Francis: 369, 376, 378, 793.
Moore, J. B.: 565, 704.
Moorecroft, Silvester: 248.
Morales Lemus, José: 772.
Morales, Francisco Tomás, general: 599.

Moravia, alemanes de: 470.
More, Hannah: 488, 491.
Moreira Guerra, Agostinho: 626.
Morelos y Pavón, José María: 571.
Morenas, Joseph-Elzéar: 616, 617, 710.
Moresby, comandante de la armada británica: 757.
Moret, Segismundo: 774, 780.
Morga, Pedro de: 136.
Morgan, Cadwallader: 452.
Morgan, Henry, sir: 203.
Morgiana: 589.
Morgue, general: 348.
Morice, Humphrey: 242-243, 297, 321.
Morillas, Pedro José: 633, 637.
Morín, Juan: 451.
Morisac, capitán: 574
Morison, Samuel Eliot: 759.
Morland, George: 503.
Morley, James: 308, 408, 434.
Mornant, Louis: 407.
Morning Chronicle: 664.
Moro, Tomás: 123, 445.
Moros: 114, 375.
Morris, Isaac, capitán: 654.
Morris, Isaac: 258.
Morris, Robert: 246, 270-271, 474.
Morrison, André: 152.
Mortamer, Pieter: 170.
Mosca tse-tsé: 686.
Mosley, Oswald, sir: 594.
Mosneron-Dupin, familia: 619.
Mossi, tribu: 379.
Moucheron (especulador de propiedades de Utrecht): 167.
Moucheron, Balthazar de: 151.
Moucheron: 615.
Mounsell, capitán: 424.
Mount Hope, compañía aseguradora: 310.
Mouri: 158
Movimiento abolicionista: 28-29, 445-446, 449-452, 458-462, 471-472, 481-485, 499-536, 544-552, 592-595, 604-608, 611-614, 620-621, 727-729.
Mozambique: 115, 116, 182, 219, 224, 366, 513, 589, 738, 780.
Mozambique, isla: 81, 111, 182.
Mozart, Wolfgang Amadeus: 636.
Mozuk: 43.
Mpinda: 80, 128, 151, 158.
Mpindi: 108.
Muertes a bordo de los barcos: 309, 419, 437, 702, 710.
Muissicongo: 80.
Mulai Ismail, sultán: 260.
Mulatos: 119-120, 342, 347, 361, 363, 364, 365, 516.
Muncaster, John Pennington, barón: 545.
Münzer, Thomas: 85.
Muñóz, general, duque de Riañasares: 744.
Murray, Alexander: 699.
Música: 63, 80, 382, 623, 636.
Mussumba: 365.
Musulmanes, tratantes: 11, 23, 42-46, 57-58, 147, 340, 370, 379, 398, 399, 785.
Myrmidon: 410, 588, 605, 645, 692.
Mystic: 721.

Nabuco, Joaquim: 723, 781.
Nagle, David: 574.
Nairac, familia: 291, 293, 295.
Nairac, Paul: 252.
Nairac, Pierre-Paul: 284, 297, 459.
Nantes: 8, 248-251, 265, 273, 275, 284, 285, 298, 301, 309, 376, 439, 444, 445, 516, 578, 579, 581-582, 614, 617-618, 619, 666, 787.
Napier, Francis, barón: 757-758, 761.
Napoleón I, emperador: 505, 542, 543, 567, 574, 578, 582, 594.
Napoleon: 718.
Nápoles: 40.
Naranjas: 114, 130, 184, 414.
Narbona: 40.
Nardi, Leonardo: 85.
Narváez, Pánfilo de: 95, 172.
Narváez, Ramón María, general: 740-741, 744.
Nasir-al-Din: 193.
Nassau, fuerte holandés: 158, 254.
Nautilus: 491.
Navascues, Pedro: 772.
Navegación, leyes de: 186-187, 283, 592.
Nazarone: 424.
Ndambi, ngola de Ndongo: 129.
Ndongo: 128-129, 142, 165, 218, 365.
Nebrija (o Lebrija), Antonio de: 92.
Necao, faraón: 48.
Necker: 485.
Necker, Jacques: 12, 485, 514.
Ned: 526.
Neldebladet: 221.
Nelson, Horatio, vizconde: 541, 645.
Nelson, Hugh: 609.
Neptune: 568.
Neptuno: 766, 776.
Nevis, asentamiento británico: 172, 196, 200, 449, 452.
New Orleans Delta: 751.
New Tyre: 685.
New York Herald: 777.
New York Times: 776.
Newell, capitán: 493.
Newman, John: 764.
Newport Gazette: 427.
Newport Insurance Co.: 310.
Newport Mercury: 371, 422.
Newton, Isaac, sir: 237, 239.
Newton, John, reverendo: 269, 270, 306, 342, 369, 404, 423, 438, 511.
Niari, río: 158.
Nicholas, Edward: 173.
Nickson (tratante): 680.
Nicolás V, papa: 64, 71.
Nicolls, Edward, coronel: 646.
Nicuesa, Diego: 94.
Niezer, Jan: 347, 687-688.

Niezer, Johann Michael: 347.
Níger, río: 22, 51, 60, 211, 224, 274, 284, 328, 362, 379, 381, 403, 651, 674, 694-695, 789.
Nightingale: 767.
Niña: 870.
Niños esclavos: 36, 39, 63, 116, 119, 296, 368, 375, 377, 399, 451, 537, 565, 574, 642.
Niza: 40.
Noble, Clement, capitán: 282, 504.
Noc Daqui: 771.
Nomimansa, rey: 68.
Norfolk, Bernard Edward Howard, duque de: 779.
Noronha, Fernão de: 104, 110, 114, 296.
Norris, Isaac: 296, 299, 452, 473.
Norris, Richard: 246.
Norris, Robert: 246, 490.
North, Frederick, lord: 484.
Nottingham, Daniel Finch, conde de: 228.
Novás Calvo, Lino: 683.
Nozolini, Caetano José: 676, 677.
Nuestra Senhora da Esperança: 276.
Nuestra Senhora da Guia: 302.
Nuestra Señora de Begoña: 101.
Nueva Amable: 568.
Nueva Amsterdam: 168, 184, 185, 197, 221.
Nueva España: 103, 104, 122, 139, 144, 156, 160-161, 180, 208, 498.
Nueva Granada: 180, 227, 443, 497, 571.
Nueva Holanda (Brasil): 167, 184.
Nueva Holanda (Norteamérica): 169, 182, 184, 197.
Nueva Jersey: 205, 456, 476, 495.
Nueva Orleans: 607, 635, 638, 639, 641, 668.
Nueva York: 197, 201, 259, 270, 456, 476, 595, 763, 765, 768.
Nueve von Snauw: 606.
Nuevo Calabar: 143, 167, 201, 211, 359, 401, 693.
Nuevo Hampshire: 204, 476.
Nuevo México: 172.
Nuevo Mundo: 87-96, 103-104, 116-117, 209, 443.
Nugent, Maria, lady: 526.
Nun, río: 152.
Nunes da Silveira, José: 580.
Nunes, Duarte: 215-216.
Núñez de Balboa, Vasco: 94.
Núñez de Loarca, Jacinto: 209.
Núñez de Vera, Francisco: 138.
Núñez, Alfonso: 100.
Núñez, río: 339, 391, 677.
Nurse, capitán de la armada británica: 662, 679.
Nye, capitán: 342.
Nymphe: 309.
Nzimbu (conchas): 80, 108, 109, 181, 364.
Nzinga, reina: 166-167, 170, 181, 217, 255.
Nzinga, rey del Congo: 80-81.
Name: 114, 135, 415, 789.

O Brasil: 733.
O'Donnell, Hugh: 742.
O'Donnell, Leopoldo, general: 740-742, 775.
O'Farrill, José Ricardo: 773.
O'Farrill, Richard: 235, 298, 636.
O'Gabán, fray Juan Bernardo: 599.
O'Reilly, Alejandro, general: 279.
Oaksmith, Appleton: 748.
Oaxaca: 115, 121.
Ochoa, Hernando: 125, 139.
Odisea (Ulises): 24, 26.
Oettinger, médico: 393.
Ofalia, Narciso de Heredia, conde de: 641.
Offra (Ardra o Allada): 354.
Ogé, Vincent: 516-517.
Oglethorpe, James Edward: 455, 792-793.
Oiseau: 667.
Ojea, José: 698.
Olano, Nuflo de: 94.
Olinda: 168, 169.
Olivares, Gaspar de Guzmán, conde de: 164.
Oliveira, Fernão de: 124-125, 787.
Omeya, califato: 38.
Onésimo: 29.
Onim, isla de: 357.
Onkahye: 721.
Opobo: 359.
Oporto: 55.
Orán, captura de (1509): 92.
Orbel: 676.
Ordáz, Diego de: 102.
Ordenações Alfonsinas: 111.
Orinoco, río: 101.
Orion: 763.
Orléans, Felipe, duque de (regente): 252.
Ormazabal, José María: 538.
Ormond, John: 678, 708.
Ormonde, Mary, duquesa de: 236.
Oro: 37, 44, 51, 68, 91, 92, 120, 218, 219, 224, 255, 277, 329, 559, 789.
Oro, rió de (rio do Ouro): 49-50.
Orrel: 268.
Orthézienne: 640.
Ortíz, Fernando: 649.
Ortíz, Leonardo: 126.
Osei Bonsu, rey de los ashanti: 371.
Osei Kodwo, rey de los ashanti: 374.
Osei Tuti, rey de los ashanti: 225.
Oswald, Richard: 8, 268, 281, 291, 292, 319, 340, 435, 479, 480, 491, 552, 678.
Otaheite, caña de: 47, 285-286.
Othello: 508.
Otomano, califa: 35-36.
Otomanos: 782.
Ouidah: 223, 275, 316, 320, 346, 353-356, 373, 376, 386-387, 394, 397, 402, 570, 688.

Ouseley, William: 650.
Ouwman, Cornelius Hendrickx: 170.
Ovando, Nicolás de: 90.
Owen Glendower: 588.
Owen, Nics: 342, 415.
Owen, William, capitán: 646.
Oxford, Robert Harley, conde de: 233, 234, 236.
Oyo, imperio: 46, 59, 352, 354, 356-357, 557, 690, 788.
Ozulua, rey de Benin: 780.

Pablo III, papa: 123, 124.
Pablo, san: 29, 782.
Pacheco Pereira Duarte: 110, 128, 328, 364, 371.
Pacheco, Gaspar: 182.
Padrone, cabo: 81.
Page, Richard, teniente: 756.
Page, W. H. G.: 583, 593.
Pago por esclavos: 436.
Paine, John S., capitán: 655, 664.
Paine, Tom: 543.
Países Bajos (Holanda): 139, 157-160, 167-170, 181-184, 188-189, 398-399, 605-606, 686.
Paiva, Afonso de: 85.
Palacio, Ramón: 266
Palafox, Juan: 177.
Palermo: 40.
Palestina, plantaciones de caña de azúcar: 69.
Paley, William, médico: 485.
Palma de Mallorca: 40.
Palmas, cabo: 343, 389, 685.
Palmerston, Henry John Temple, vizconde: 630, 635, 649-653, 660, 664, 695, 726, 728, 729, 732, 743, 739, 746, 747, 758, 766, 769.
Panamá: 95, 103, 141, 165, 235.
Panchita: 757.
Pando, Juan de: 213.
Panther: 722.
Papayas: 114.
Parada, Alonso de: 100, 137.
Paramáribo, tribunal: 644.
Pareja, Juan de: 119.
Parejo, Antonio: 639, 714, 745, 751.
Paretti (tratante): 736.
París, Paz de (1783): 8, 274, 340.
París, tratado de (1763): 273.
París, tratado de (1814): 579, 586.
Park, Mungo: 379, 380, 381-384, 555, 603, 794.
Parke, Richard: 671.
Parker, E., teniente: 569.
Parker, Isaac: 361.
Parker, Josiah: 511.
Parker, Montgomery: 698.
Parkman, Samuel: 328, 563.
Parr, John: 324.
Parreno, José Jesús: 544.
Pastor, Manuel: 640, 698, 744, 745, 752.
Patatas: 414-415.
Patterson, Daniel T., comodoro: 607.
Paul, Lewis: 247.
Paüs, John de: 131.
Pavia, brigadier: 747.
Pearson, Frederick, capitán: 654.
Peckard, Peter, médico: 486.
Pedrarias (Pedro Arias Dávila): 94.
Pedro I, emperador de Brasil: 602, 604.
Pedro II, emperador de Brasil: 604, 627, 781, 791.
Pedro II, rey de Portugal: 217, 226, 736.
Pedroso, Ignacio: 594.
Pedrozo de Albuquerque, Antonio: 626.
Peel, Robert, sir: 531, 348, 640, 663, 728, 779.
Peel, William: 552.
Peirson, Joseph: 354.
Pelleport, capitán (del *Caroline*): 616.
Pelleport, Pierre: 616.
Peloutier & Bourcard: 298.
Pembroke, William Herbert, conde de: 154.
Pende, pueblo: 127.
Penelope: 696.
Penn, William: 445.
Pennell, William: 622.
Pennsylvania: 257, 270, 271, 445, 453, 456, 476, 673.
Penny, James: 369.
Penrhyn, Richard Pennant, barón: 246, 502, 507.
Pepel, pueblo: 60, 339.
Pepperell, familia: 270.
Pepple, Dappa, rey de Bonny: 693-694, 729.
Pepys, Samuel: 196, 198.
Peralta, Hernando de: 94.
Percival, Andrew: 201.
Pereira de Vasconcelos, Bernardo de: 603, 627.
Pereira Forjaz, Manuel: 164.
Pereira Marinho, Joaquim: 626, 691, 728.
Peres, Manuel Bautista: 177-178, 292.
Perestrello, Bartolomé: 87.
Pérez Osorio, Álvaro, marqués de Astorga: 98.
Pérez Rola, José: 684.
Perfect: 401.
Periplo: 260.
Perkins, J. & T. Handasyde: 529.
Perkins, J., compañía aseguradora: 562.
Perkins, Thomas Handasyde, coronel: 480.
Perlas: 91, 120, 181, 209.
Pernambuco: 122, 131, 135, 168, 181, 276, 624.
Pernea, José: 696.
Perros: 351.
Perry, capitán (del *Thistle*): 566.
Perry, capitán de la armada británica: 504.
Perry, Matthew, capitán: 609-610, 677, 720, 721, 755.
Perry, Oliver Hazard: 755.
Perry: 755, 756.

Perseverance: 296.
Perú: 102, 104, 120, 122, 135, 137, 165, 172, 177, 209, 266, 431, 531, 561.
Pery, capitán: 463.
Pery, John, coronel: 448.
Pesca: 75, 249.
Pessagno, familia: 55.
Petcharias, pueblo: 381.
Peter, rey: 685.
Peterborough: 448.
Peters, ayudante de médico: 697.
Petion de Villeneuve, Jérome: 514, 515, 518.
Petite Louise: 696.
Petitpierre (de Nantes): 671.
Petrie, John: 535.
Petty, Henry, lord (luego marqués de Landsdowne): 548.
Pezuela, Juan de la, general: 749-750, 775.
Pheasant: 589.
Phénix: 401.
Philipse, Adolphus: 201.
Philipse, Frederick: 308, 326, 367, 567.
Phillimore, Joseph, médico: 593.
Phillips (mercader inglés en Barbados): 209.
Phillips, Catherine: 486.
Phillips, James: 486.
Phillips, John: 540.
Phillips, Thomas, capitán: 306, 368, 376, 387, 390, 393, 397, 403, 407, 413-416, 521.
Phoebe: 284.
Piacenza, padre Dionigio Carli di: 408, 424.
Pichard, Laville: 400.
Pickle: 714.
Pickman, Dudley Leavitt: 702.
Piedra de Gala: 53.
Pieles: 436.
Pierce, Franklin: 748, 750.
Pierce, William: 175.
Pierson, Josiah: 371.
Pietro, Alonso: 87.
Pignoria, Lorenzo: 124.
Pigott, Arthur, sir: 548.
Pigott, John: 548.
Pike, capitán: 793.
Pilgrim: 489.
Pillau: 353.
Pimienta: 37, 51, 68, 78, 106, 110, 151, 152, 198, 343, 415, 559.
Pinckney, Charles, general: 496.
Pinczon du Sel des Monts, Julien-Joseph: 265.
Pineda, familia: 120.
Pinnegar, William, capitán: 327.
Pinney, John: 470.
Pinto D'Elvas, Duarte: 162.
Pinto da Fonseca, Manoel: 626, 640, 671, 687, 689, 701, 725, 733.
Pío II, papa: 7, 10, 70-71, 394.
Pío VII, papa: 504, 577, 581.
Piratas: 84, 201, 202-203, 207, 238, 255, 309, 312, 314, 423-425, 586, 607-609, 632.
Piris Gomes, Hygenio: 736.
Pitt, el Joven: 11, 397, 443, 487, 490, 499-501, 508-510, 519, 522-523, 534-535, 548.
Pitt, el Viejo: 244, 273, 324.
Pitter: 566.
Pittucks, Philip: 629.
Pizarro, Francisco: 101-102.
Pizarro, Hernando: 104.
Plácido (rebelde cubano): 742.
Plancius, Petrus: 159.
Plantaciones de caña de azúcar: 8, **46**, 63, 65, 69, 70, 75, 79, 90, 98, 113-115, 120, 121, 133-136, 140-141, 157, 185-186, 188, 243, 255, 256, 271-272, 274, 278, 280, 350, 390, 526, 539, 605, 629, 642-643.
Plantain, islas: 342.
Plata: 25, 119, 135, 137, 138, 437, 787.
Plata, río de la: 105, 114, 219, 278, 497, 498.
Plátanos: 61, 114.
Platón: 27.
Platt, William Henry: 707.
Plauto: 119.
Plinio el Viejo: 27.
Plummer, T. W.: 550.
Plumstead, William: 296.
Pluto: 645, 697, 764.
Po, Fernão do: 72.
Pocahontas, princesa: 172.
Podor: 333.
Poëy, Juan: 753.
Polanco, Hernando: 172.
Pole, Charles, sir: 550.
Pole, Charles: 246, 258, 297.
Polk, James Knox: 634.
Polka: 734.
Polonia: 37, 192.
Pólvora: 201, 324, 325, 376, 391, 670.
Pombal, Sebastião José de Carvalho e Melho, marqués de: 272, 276, 290, 335.
Pombeiros: 166, 381, 386.
Ponce de León, Juan: 90, 94.
Ponce de León, Rodrigo, marqués de Cádiz (1492): 83.
Pongas, río: 339, 342, 670, 671, 678.
Pons, Juan: 677.
Pons, Miguel: 663.
Pons: 720.
Ponsonby, John, vizconde: 671
Pont d'Or: 190.
Pontchartrain, Louis: 226.
Pope, Alexander: 239, 242, 449.
Poplett, Thomas: 376.
Popo: 352, 354, 396, 688-689.
Porció, Nicolás: 212, 213, 215.
Porpoise: 667, 724.
Portal, Pierre-Barthélemy, barón: 583, 616.
Porteus, Beilby, médico: 483.
Porteus, Edward: 206.
Portinari, banqueros: 76.
Portinari, Tommaso: 84.
Portland, William Henry Bentinck, duque de: 239.

Portland, William Henry Cavendish, duque de: 483.
Portobelo, Panamá: 114, 205, 208, 210, 234, 237, 239, 279, 431.
Porto-Novo: 357, 696.
Portsmouth: 763.
Portuense, Victoriano: 450.
Portugal: 21, 50-66, 76-77, 83-85, 116, 118, 131, 137-138, 143, 156, 161-162, 180, 182-183, 211, 255, 289, 291, 301, 302, 392, 398, 408-409, 428, 447, 450, 457, 478, 497, 536-537, 567-580, 602, 619, 676, 722-723, 780, 785.
Portugal, Álvaro de: 95.
Portugal, Jorge de: 95.
Postlethwayt, Malachy: 186, 264.
Potosí: 134, 137, 167, 209, 431, 787.
Potter, Simeon: 284, 292, 529.
Potter, William, capitán: 401.
Pottier, capitán (del *Affriquain*): 582.
Poulton: 263.
Powell, Aubert: 640.
Powell, John, sir, juez del tribunal supremo británico: 467.
Power y Giralt, Ramón: 575.
Pozos Dulces, Francisco Frías y Jacott, conde de: 772.
Pra, río: 74.
Pradera, Víctor: 92.
Precios de esclavos: 799-801.
Prémord, Jean-Baptiste: 275, 291.
Preste Juan: 50, 106.
Preston: 484.
Preston, trata: 263.
Prévost, Antoine-François: 353.
Primeiro, río: 72.
Primrose: 647.
Prince d'Orange: 610.
Prince George: 425.
Prince of Wales: 274.
Prince William: 569.
Princess Charlotte: 583.
Princess Royal: 525.
Princestown: 222.
Príncipe: 72, 106, 362, 389, 569, 695.
Pringle, Hall: 733.
Prior, James: 571.
Profeta Daniel: 215, 302.
Profitt, George: 722, 732.
Prometheus: 756.
Protestantes: 445-446, 790.
Providence, isla de: 175.
Providencia: 732.
Prudent Hannah: 424.
Pruneau de Pommegorge, Antoine Edme: 329, 354.
Puebla (México), talleres textiles: 121.
Puerto Rico: 90, 94, 99, 104, 141, 266, 280, 497, 575, 621, 630, 712, 780.
Pungo-Andungo: 129.
Pyrard de Laval, François: 131.

Quatrefages, Jean-Louis: 618.
Queen Charlotte: 569.
Quelimane: 81, 367, 700, 701, 703.
Queluz, marqués de: 603.
Quibangos: 363.
Quiloanage, ngola de Ndongo: 129.
Quin, Jean Valentin: 252.
Quios: 25.
Quitman, John, general: 750.
Quitta, fuerte francés: 275.

Rabba: 691.
Radama, rey de Madagascar Oriental: 589.
Raguenet, François: 191.
Rainbow: 400.
Ramírez, Alejandro: 584, 595, 596, 598, 631.
Ramos, Tomás: 699.
Ramsay, capitán de la armada británica: 647.
Ramsay, James, médico: 484, 486, 507.
Ramsay, Mary: 381, 292.
Rantoul (fiscal de Salem): 670.
Rapé: 436.
Rápido: 647.
Rasparte: 673.
Rasteau, familia: 252, 303.
Rasteau, Jacques: 292, 293.
Rasteau, Pierre: 293.
Ratcliffe, Thomas: 282.
Rathbone e hijo: 484.
Raule, Benjamin: 208.
Rawley, J. A.: 501.
Rawlinson, Samuel: 320.
Rawlinson, William: 320.
Raynal, Guillaume, abate: 289, 305, 477-478, 480, 484, 485, 583.
Razi, Ahmad: 38.
Real Manufactura de Vidrio: 251.
Reale, río: 359.
Rebecca (1739): 244.
Rebecca (1810): 566.
Rebekah: 270.
Rebeliones: 42, 103, 161, 401-402, 420-422, 452, 455, 456, 478, 562, 602, 628, 642, 711-712, 740-742.
Rebolledo, Bernardino de: 221.
Recife-Pernambuco: 183, 185.
Recovery: 521.
Redwing: 714.
Redwood, Abraham: 259, 269-270, 292, 298, 435.
Reed, George C., capitán: 610.
Rego Barroes, familia: 627.
Régulo: 647.
Reidy, George: 298,
Relaciones sexuales entre esclavos o esclavas y hombres o mujeres libres: 26, 38, 63, 119, 132.
Relámpago (de Borges Ferras): 736.
Relámpago, El (de Cuba): 600.
Rembrandt: 181.
Remire: 399.
Renoncule: 252.
Resina (goma arábiga): 61, 329, 331, 333, 559, 674, 789.
República de Centroamérica: 590.
Reventlow, Dietrich, conde: 221.

Revista Hispana-Americana: 774.
Revolución norteamericana: 274, 282, 472-475.
Rey Baltasar: 215.
Reynell, John: 296.
Reynolds, Barrington, almirante: 734, 735-737.
Reynolds, Joshua, sir: 468.
Rhett, Robert Barnwell: 758.
Rhett, William, capitán: 206, 207.
Rhode Island: 258-259, 270-271, 282-283, 285, 291-292, 293, 326-327, 443, 446-448, 476, 480, 495-496, 512-513, 529, 539-540, 563, 595-596, 673.
Ribaldo, Agustín de: 98.
Ribaldo, familia: 98.
Ribas, Jacome (Jaime): 51-52.
Ribault, Jean: 154.
Ribeiro da Rocha, Manuel: 457.
Ribera, Abraham: 269, 296, 298.
Ribera, Jacobo Rodrigues: 11, 269, 296, 313, 433.
Ricafort, general: 633.
Rich, Robert, conde de Warwick: 10, 172.
Richard, familia: 250.
Richardson & Co.: 324.
Richardson, Francis: 296.
Richardson, Samuel: 473.
Riche, Thomas: 270.
Richelieu, Armand Duplessis, cardenal: 171, 674.
Richelieu, Armand-Emmanuel, duque de: 614, 620.
Richmond, Charles Lennox, duque de: 248.
Ricla, conde de: 279.
Riedy & Thurninger: 432.
Riego, Rafael del: 634.
Rifleman: 713.
Riley, Charles, comandante: 652, 673.
Ringgold, familia: 270.
Ringgold, Thomas: 270, 437.
Río de Janeiro: 122, 151, 277, 278, 293, 428-430, 443, 537, 560, 561, 567, 576, 580, 623-625, 644, 680, 725-726, 734-737.
Río del Hacha: 155, 217.
Rio Ferreira, Joaquim Antonio: 624.
Riquelme, José Luis: 776.
Rives, Gervais: 712.
Roanoke: 733.
Robert: 421.
Robert, capitán: 420.
Roberts, capitán: 314.
Robertson, Alexander: 600.
Robertson, W. H.: 750.
Robertson, William: 476.
Robespierre, Maximilien de: 516
Robinson, Christopher: 206.
Robinson, Perdita: 510.
Robles, Gaspar de: 178.
Robo de esclavos: 626-627.
Robo de niños: 466.
Rochussen, familia: 291.
Rodas: 25.
Rôdeur: 684, 710.
Rodney, George Brydges, almirante, barón: 281, 502-503, 507.
Rodney, Jack: 794.
Rodrigues Coutinho, João: 141, 142.
Rodrigues de Solís, Elena: 162-163.
Rodrigues de Solís, Francisco: 176.
Rodrigues Lamego, Antônio: 163.
Rodrigues Lamego, Manuel: 163.
Rodrigues Laureano, Jean: 296.
Rodrigues Mascarenhas, Antonio: 110.
Rodrigues Mascarenhas, José: 110
Rodrigues Mesa, João: 176.
Rodrigues, Emanuel: 116, 127.
Rodrigues, Nina: 604.
Rodrigues, Simón: 116.
Rodríguez de Fonseca, Juan: 88, 92-93, 97, 98.
Rodríguez, Diego: 141.
Rodríguez, José: 741.
Rogers, J. P.: 670.
Rogers, James & Co.: 402.
Rogers, James: 525, 529.
Rogers, Samuel: 585.
Rolfe, John: 172.
Rolla: 662.
Rollet du Challet: 264, 390.
Roma: 24-27, 28, 32, 41, 43, 392, 787.
Romaigne, J. B.: 709.
Romberg, Frederick: 293.
Romberg, Henry, Bapst & Cie.: 293.
Romilly, Samuel, sir: 518, 551.
Romney: 649, 659.
Ron: 70, 188, 201, 259, 326, 327, 345, 433, 443, 529, 559, 624, 670, 787.
Roncali, Federico, conde de Alcoy: 745.
Rondinelli, Piero: 93-94, 298.
Rooke, general: 378.
Rosa: 566.
Rosales, Medina: 176.
Rosalia: 680.
Rose, George: 549.
Ross, George T., coronel: 607.
Ross, Ronald, sir: 307.
Rosse, John: 293.
Rossel & Boudet: 718.
Rotch, William: 496.
Rotterdam: 200, 291, 319, 341, 445.
Rouen: 230, 249, 275, 319-320, 446, 787.
Rousseau, capitán: 339.
Rousseau, Jean-Jacques: 305, 458, 459-460.
Rovelasco, Juan Bautista de: 138.
Royal Anne: 239.
Royal Charlotte: 427.
Rozer, Jean: 189.
Rubirosa (Rubeiroza), Francisco: 640, 696.
Rucavado, Francisco Antonio de: 584, 592.
Ruddock, Noblet: 438.
Rueda, Alonso de: 94.
Ruette d'Auteuil: 192.
Rugendas, Maurice: 791.
Ruhle, Jacob: 347, 687.

Ruinet, Victor: 610.
Ruiz de Apodaca, José, capitán: 634.
Ruiz de Arce, Juan: 118.
Ruiz de Noriega, José: 266.
Ruiz Embite, Cosme: 140-143.
Ruiz, Francisco: 670.
Ruiz, José: 711.
Rumbold, Thomas & Co.: 400.
Rupert, príncipe: 195.
Rush, Benjamin, médico: 466, 497, 606.
Rush, Richard: 606.
Rushton, Edward: 308.
Russell, John, lord: 705, 718, 729, 731, 735, 748, 762-763, 768, 769, 770, 771.
Russell, N. P.: 562.
Rutledge, John: 496.
Ruvo, obispo de: 70.
Ruyter, Michiel Adrianzoon de, almirante: 198.
Rynders, Thomas: 765.
Ryswick, tratado de (1697): 192, 222, 249.

Sá de Bandeira, marqués: 649.
Sá, José Bernardino de: 625, 626, 696, 701, 725.
Sá, Mem de: 135.
Saalum, río: 374.
Saba, presencia holandesa en: 184.
Saco, José Antonio: 599, 634, 661.
Sacrificios humanos: 104.
Sahagún, fray Bernardino de: 95.
Sahara: 11, 23, 42-43, 113, 143, 399, 505, 557, 785.
Saint Étienne: 190.
Saint-Christophe: 171, 185, 189.
Saint-Domingue: 8, 189, 191, 249, 252, 253, 265, 266, 275, 276, 284, 292, 297, 303, 366, 389, 431-433, 437, 439, 444, 480, 516, 521, 523, 532, 543, 597.
Sainte-Anne: 407.
Sainte-Marie, isla de: 201.
Saint-James, duque de: 618.
Saint-Joseph, fuerte francés: 333.
Saint-Lambert, Charles-François: 476.
Saint-Louis: 273, 331-333, 674.
Saint-Malo: 249, 275, 284, 366, 388, 619.
Saint-Philippe: 407.
Saint-Simon, Louis de Rouvroy, duque de: 226.
Sajones: 26, 33.
Sal: 61, 80, 141, 158, 334, 344, 360.
Salamanca, Fray Diego de: 138.
Salas, Antonio de: 458.
Salas, Manuel de: 572.
Salcedo, Francisco de: 142.
Salcedo, Juan de: 209.
Salé: 178-179, 312.
Salloum, río: 675.
Sally: 422.
Salmerón, Nicolás: 774.
Saltonstall, Richard, reverendo: 447.
Salud: 76, 91, 95, 111, 130-131, 243, 307, 359, 383-384, 390-392, 411-412, 418-420, 428-429, 588, 623, 651, 680, 709-710, 777.
Salvago, Nicolás: 176.
Salvi, Jerónimo Carlos: 737.
Samá y Martí, Salvador: 638, 640.
Samo, Samuel: 679.
San Antonio de Padua: 303.
San Antônio e Almas: 302.
San Bartolomeo, isla de: 444.
San Carlos, duque de 577.
San Eustaquio: 168, 184, 253, 282, 431-432.
San Francisco: 572.
San Felipe, marqués de: 537.
San Francisco de Asís: 563.
San Francisco de la Vela: 425.
San Jacinto: 765, 767, 769.
San Juan de Ulloa: 180.
San León: 710.
San Martín, José de: 572.
San Martín, presencia holandesa: 184.
San Pablo: 684.
San Rafael: 328.
San Salvador: 605.
San Sebastián de Shama: 153.
San Sebastián: 141.
San Sebastião: 276.
Sanches Caraçe, Diogo: 217.
Sánchez Dalvo, hermanos: 137.
Sánchez, Juan: 89.
Sánchez, Mateo: 598.
Sandiford, Ralph: 453, 479.
Sandoval, fray Alonso de: 146, 167, 430.
Sandwich, Edward Montagu, conde de: 196.
Sandwich, John Montagu, conde de: 503.
Sanford, Samuel: 310.
Sangatanga: 695.
Sangroniz (tratante español): 615.
Sanguin: 343, 389.
Sanguines, Olympe: 615, 667.
Sanlúcar de Barrameda: 62, 83, 111, 212.
Sano, Buckor: 173.
Sanromá, Joaquín: 774.
Santa Catalina, cabo de: 362.
Santa Catarina: 72, 80.
Santa Cruz de la Mar Pequeña: 75.
Santa Maria das Neves: 304.
Santa Marta: 103, 155, 280.
Santa Marta, cabo de: 80.
Santarém, João de: 72, 79.
Santiago de Cuba: 235, 593, 712.
Santiago: 85, 317
Santiago, Cabo Verde: 70, 84, 114, 136-137, 156, 334.
Santo Domingo: 12, 90, 99, 103, 114, 141, 266, 280, 497, 597.
Santo Tomé (São Tomé): 72, 81, 107, 110, 113, 127, 170, 182, 224, 362, 393, 570.
São João: 570.

São Paulo (Brasil): 277, 445.
São Paulo de Luanda: 129.
São Vicente: 122.
Saona, río: 37.
Sapes, pueblo: 328.
Sapur, rey en Badajoz: 38.
Saracen: 662.
Sarakole, pueblo: 686.
Saratoga: 767.
Sargent, John: 297, 319, 340.
Sartorius, José Luis: 752.
Sasek, Václav: 73.
Sataspes: 48.
Saunders, Thomas: 597.
Savage, Richard: 449.
Savage, Samuel Phillips: 473.
Savary, Jacques: 407.
Savery, capitán: 281.
Savile, George, sir: 472.
Sawbridge, concejal: 507.
Sayles, Jerónimo: 100.
Scarcies, río: 340.
Schecter, Erasmo: 122.
Schenley, Edward: 606.
Schimmelmann, Ernest: 254, 520.
Schimmelmann, Henrik: 254.
Schmaltz, gobernador de Senegal: 619, 674.
Schoelcher, Victor: 736.
Schomberg, Herbert, capitán: 736.
Schön, James Frederick: 681.
Schuyler, Arnot: 260.
Schuyler, familia: 259, 292.
Scott, Walter, sir: 617.
Scott, William, sir: 242, 583, 664.
Sea Eagle: 697.
Seamew: 655.
Sebastián, rey de Portugal: 115, 127, 136.
Secuestro: 55, 73, 114, 144, 175, 296, 374, 377, 619, 627, 785.
Sedgeley, Samuel: 292, 295.
Segon, Guillaume, capitán: 610.
Ségou: 782.
Segú: 61, 378, 381.
Seguier, Armand-Louis, barón: 614.
Segunda guerra holandesa: 198.
Seguros: 309, 562, 719, 787.
Seignelay, Jean-Baptiste Colbert, marqués de: 191.
Sekondi: 401.
Selim I, califa: 120.
Semmes, capitán (del *Wanderer*): 759, 760.
Senator: 721.
Séneca: 26, 28, 29.
Senegal, río: 10, 22, 46, 48, 51, 56, 70, 78-79, 81, 151, 171, 190, 193, 223, 247, 264, 273, 279, 317, 331, 333, 381, 538, 555, 614, 674.
Senegambia: 61, 62, 73, 114, 116, 159, 201, 224, 235, 257, 333-334, 373, 378, 395, 555-556, 782.
Sepúlveda, Ginés de: 124.
Sequeira, Rui de: 72, 80.
Serawoolli, pueblo: 383.
Serer, pueblo: 56, 59, 302.
Sernighi, Girolamo: 83, 84.
Serrano, Francisco, general: 771-772.
Serrano, licenciado: 100.
Sessaracoa, William Ansah: 461, 462.
Sestre: 343.
Sestre, río: 389.
Severo, Septimio: 25.
Sevilla: 8, 41, 55, 83, 84, 89, 91, 93, 98, 100, 116, 117, 142-144, 161-162, 209, 212, 244, 291, 295, 300.
Sevilla, Pedro de: 138, 139.
Sewall, Samuel: 453.
Seward, capitán: 689.
Seward, William Henry: 768-769.
Shaftesbury, Anthony Ashley Cooper, conde de: 196, 199.
Shaftesbury, Anthony Ashley Cooper, conde de (antes barón Ashley): 463.
Shakespeare, William: 200.
Shama: 74, 77, 344, 389.
Shark: 610.
Sharp, Granville: 465, 467, 469, 478, 483, 491-493, 501, 545.
Sharp, William: 467.
Sharpshooter: 734.
Sheba, reina de: 26.
Shelburne, William Petty, conde de (luego marqués de Landsdowne): 281, 324-325, 374, 479, 531.
Shelley, Percy Bisshe: 585.
Shenstone, William: 449.
Shephard, Michael: 700.
Sherbro (Ceberro), río: 195, 198, 223, 270, 329, 340, 341-342, 380.
Sherbro, isla de: 611, 681, 683.
Sheridan, Richard Brinsley: 11, 533, 534.
Sherman, Roger: 494, 511.
Sherwood, capitán: 416.
Shiell, Luc: 250, 304.
Shiell, Marie: 250.
Shipman, William, juez: 767.
Shirley, Antony: 138.
Shufeldt, Robert: 766.
Siaka, rey: 683.
Sibley, John & Co.: 202.
Sicilia, plantaciones de caña de azúcar: 69.
Sierra Leona: 62, 171, 224, 246, 370, 385, 491-493, 535-536, 569-573, 580, 583, 598, 644, 646-647, 680-681, 716, 769, 778.
Sierra Leona, río: 154, 173, 195, 198, 223, 292, 329, 340-342, 570.
Siervos: 35, 124.
Sieyès, Emmanuel, abate: 490.
Sijilmasa: 37, 43, 51, 58.
Siliceo, Sebastián de: 211.
Silva Correa, Fernando da: 365.
Silva Lisboa, Bento da: 725.
Silva Lisboa, José da: 277.
Silva Pereira, Ruy da: 182.
Silva Solís, Fernando de: 208.
Simmons, John: 282.
Sinclair & Waters: 529.
Sintra, Gonçalo de: 57.
Sintra, Pedro de: 68.

Sintra, tratado de (1509): 105.
Sirène: 310.
Sismondi, Jean-Charles-Léonard Simonde de: 580.
Sixto V, papa: 116.
Skelton, Elizabeth Frazer: 678.
Skelton, familia: 678.
Skelton, William: 678.
Skinner, Charles, almirante, 720, 721.
Skylark: 677.
Slade, William: 633.
Slaney, Humphrey: 176.
Slater, Samuel: 497.
Slidell, John: 750.
Sloane, Hans, sir: 792-793.
Slocomb, Benjamin: 764.
Smeathman, Henry, médico: 491.
Smith, Adam: 7, 159, 281, 464, 471, 476, 479, 490, 492, 510, 522, 560, 649, 661.
Smith, Alexander: 681.
Smith, Brewton & Smith: 271.
Smith, familia de Newport: 563.
Smith, James: 756.
Smith, John: 480, 563.
Smith, Joseph: 688.
Smith, O'Brien: 511.
Smith, Samuel: 480, 563.
Smith, Sydney, reverendo: 493.
Smith, William (autor de *Journey to Guinea*): 399, 421.
Smith, William (diputado por Sudbury): 487.
Smith, William Loughton: 512.
Smythe, George Sydney: 567.
Snake: 647.
Snapper: 645.
Snelgrave, William, capitán: 306, 321, 387, 403, 462.
Soares de Souza, Paulino José: 720, 735-737, 791.
Sociedad Abolicionista Española: 774.
Sociedad Antiesclavista Británica y Extranjera: 650, 661, 727, 767.
Sociedad de Angola: 250, 294.
Sociedad de Pennsylvania por la Abolición de la Esclavitud: 512.
Sociedad de Providence para la Abolición de la Trata: 496-497.
Sociedad Económica de Amigos del País: 499.
Sociedad Misionera: 706.
Sociedad para la Extinción de la Trata: 651.
Sociedad para la Propagación del Evangelio: 483, 564.
Sociedad por la Abolición, de Filadelfia: 496.
Sociedad por la Civilización de África: 779.
Société de la Morale Chrétienne (Sociedad de la Moral Cristiana): 617, 620.
Société des Amis des Noirs (Sociedad de Amigos de los Negros): 490, 515, 583, 616.
Society: 452.
Sococur, Juan: 670.
Sócrates: 27
Sofistas: 27.
Sokoto, califato de: 374, 556, 782.
Soldados (guereros): 26, 42, 50, 81, 135, 224, 501, 555-556.
Solebay: 569.
Solórzano, Castillo: 120.
Somers Cocks, John: 500.
Somerset, Edward Adolphus, duque de: 771.
Somerset, James: 466, 469.
Someruelos, Salvador de Muro, marqués de: 574.
Songhai, imperio: 42, 45-46, 60-61, 68, 142, 332-333, 405, 708.
Sonni Ali, emperador de los songhai: 60.
Sonyo, pueblo: 80, 158, 218, 363, 793.
Sotavento, islas de: 168, 172, 183, 184, 449.
Sotheby, comandante: 677.
Soto, fray Domingo de: 125, 144.
Soto, Hernando de: 102.
Souder, Joseph, capitán: 721.
Soulé, Pierre: 750, 751.
Sousa Breves, Joaquim José de: 738.
Sousa Coutinho, Francisco Innocêncio: 278, 365.
Sousa Lopes, José de: 699.
Sousa, Gonçalo de: 81.
Sousa, Martim Afonso de: 122.
Sousa, Tomé de: 135.
South Carolina Gazette: 456.
Southerne, Thomas: 448.
Souza Coelho, Pedro de: 166.
Souza, Francisco Félix de: 682, 689-690.
Souza, Louis de: 216.
Souza, Simon de: 216.
Speedwell (de Dartmouth): 204.
Speedwell (de la armada británica): 633, 777.
Spence: 238.
Spinola, Antonio: 69.
Spinola, Benedict: 154.
Spitfire: 670.
Spratt, Leonidas: 758.
Spy: 525.
Saint Albans, Henry Jermyn, conde de: 195, 202.
Saint Andrew, isla de: 220, 337.
Saint André: 344.
Saint Croix: 254, 440, 478.
Saint John. 254, 440, 478.
Saint Kitts: 189, 434, 449, 484, 739.
Saint Thomas: 168, 184, 222, 254, 440, 520, 645, 712.
Saint Vincent: 171, 273, 545, 546, 738.
Saint Vincent, John Jervis, conde de: 550.
Staël, Anne Louise Germaine Necker, madame de: 616, 790.
Staël, Auguste de: 616-618.
Stanhope, James: 229.
Stanley, John: 518.

Stanley, teniente de la armada norteamericana: 765.
Stanton, John: 496.
Stanton, Joseph: 547.
Star: 715.
Steele, Richard, sir: 449.
Stephen, James: 534, 536, 538, 545, 585.
Sterne, Laurence: 449.
Sterry, Cyprian: 513.
Stevenson, Andrew: 555-556, 663.
Stewart & Plunkett, de Baltimore: 480, 563.
Stewart, Charles: 469.
Stewart, Dugald: 649.
Stewart, Houston, sir: 758.
Stockholm Slott: 221.
Stockton, Robert Field, capitán: 610, 685.
Stockton, teniente de la armada norteamericana: 613-614.
Stone, Michael: 512.
Storey, Charles: 537.
Storm King: 765.
Story, Joseph, juez: 607.
Strangford, Percy Clinton Sydney Smythe, vizconde: 567, 570.
Strohm, John F.: 654.
Strong, Jonathan: 467, 469.
Stronge, John: 424.
Stronge, Matthew: 424.
Strozzi, familia: 139.
Struickman, navieros: 264.
Strutt, Jedediah: 497.
Stúñiga, Gonzalo de: 73-74.
Sturge, Joseph: 650, 726.
Stuyvesant, Peter: 184.
Styx: 705.
Suárez Argudín, José Antonio: 641.
Suárez de Peralta, Juan: 145.
Suecia: 158, 170, 181, 200, 201, 220, 221, 319, 444, 787.
Suedes Alcoforado, Joaquin Paula: 733-734.
Suetonio: 26.
Suevos: 33.
Sultana: 764.
Suministros: 310.
Sun of Africa: 386.
Superbe: 574.
Surcouf, Robert: 582.
Surinam: 184, 185, 253, 350, 448, 510, 536, 605.
Susu, pueblo: 340, 341.
Sutton, Richard: 452.
Swan: 173.
Swan, Samuel: 686.
Swanzy, Francis: 556, 652.
Swift, Jonathan: 237, 242, 449.
Symonds, William, sir: 713.

Tabaco: 133, 135, 137, 205, 214, 219, 256, 272, 277, 327, 334, 376, 435, 560, 670, 708.
Tacón, Miguel, general: 595, 631, 634, 637-638, 649, 658, 671, 744.
Taínos: 92, 94.
Takoradi: 220.
Talbot, Charles: 467.
Talleyrand-Périgord, Charles Maurice de, príncipe de Benevento: 263, 578, 579, 617, 650.
Tallien, Jean Lambert: 517.
Tallmadge, James, general: 609.
Tamarindos: 114.
Taney, Roger Brooke: 654.
Tánger: 196.
Tango-mãos: 62, 385.
Tanner, James, capitán: 204.
Tapia, Cristóbal de: 99.
Tappan, Lewis: 711.
Tarleton & Backhouse: 536.
Tarleton, Bonastre, general: 295, 510, 517, 531.
Tarleton, John: 292, 439, 503, 510, 525, 536.
Tartar: 616, 645, 678, 708.
Tassara (embajador español en Washington): 762-763.
Tatham contra Hodgson: 534.
Tavera, Juan de, cardenal: 123.
Tawney, R. H.: 85.
Taylor, John, comandante: 767.
Taylor, Samuel: 320, 490.
Taylor, William, capitán: 326.
Té: 188, 274.
Tegbesu, rey de Dahomey: 325, 351, 356, 391, 690.
Teive, Diogo de: 69.
Teixeira da Fonseca: 217.
Tejidos (telas): 37, 61, 68, 74, 107, 158, 182, 183, 200, 201-202, 251, 292, 316-320, 670-671, 789.
Telléz Girón, Pedro, general, príncipe de Anglona: 658.
Temne, pueblo: 492.
Tenerife: 576, 587.
Tentativa: 736.
Teodosio, código de: 30.
Terencio: 26, 160.
Teresa: 732.
Terrier, Rouge: 171.
Terry, Tomás: 640.
Texas: 562, 607, 637, 653, 743, 754.
Texido (novelista): 683.
Textiles: 61.
Thevet, André: 304.
Thistle de Estados Unidos: 605, 645.
Thistle de la armada norteamericana: 566.
Thomas (de Bristol): 521.
Thomas (de Liverpool): 521.
Thomas, Charles, capitán: 378.
Thomas, Dalby, sir: 204, 289, 299, 348.
Thomas, Elie: 151.
Thomas, Hugh, capitán: 519, 526.
Thompson, capitán de la armada británica: 716.
Thompson, general: 495.
Thompson, Jacob: 764.
Thompson, John: 268.
Thompson, Robert: 268.

Thompson, Thomas Boulden, capitán: 491.
Thomson, «Waddy»: 653.
Thomson, George: 173.
Thomson, James: 449-450, 482.
Thomson, médico: 681, 705, 715.
Thomson, Thomas: 710.
Thorne, Robert: 83.
Thornton, Henry: 492.
Thurlow, Edward Thurlow, barón: 500, 503, 523, 530, 545.
Thurninger, Benjamin: 298.
Tigris: 655.
Tilghman, familia: 270.
Tilley, John: 493.
Timboctú: 22, 37, 44, 50, 60, 76, 142, 224, 505, 687.
Times, The: 660, 715, 757.
Timothy, Lewis: 456.
Tinkisso, río: 51.
Tintes: 52, 61, 105, 137, 184, 199, 334, 339.
Tinto, río: 73.
Tio, pueblo: 109, 127.
Tippoo Ti: 699.
Tiro (esclavo de Cicerón): 25.
Tlemcen, sultanato: 49.
Tobago: 168, 223, 273, 545, 579.
Tobin & Horsfall: 559.
Tobin, John: 559.
Tobin, Thomas: 399, 405, 413, 416, 672, 730.
Toca Gómez, Rafael de, conde de San Ignacio: 637.
Tocoa: 766.
Tod, David: 733.
Toledo: 85.
Toledo, Francisco de: 137.
Toledo, María de: 102.
Tolmé, Charles David: 635, 648, 649, 753.
Tomás, Hugo: 13.
Tomba, jefe de los baga: 339, 421.
Tondibi, batalla de: 142, 143, 147.
Tordesillas, tratado de: 87, 266.
Torices, Rafael: 640.,
Tornacustla, minas de: 103.
Toro, familia: 562.
Torre de Moncorvo, vizconde de: 651.
Torrente, Mariano: 658, 749.
Torres, Alonso de, comendador: 100.
Torres, Antonio de: 88.
Torres, fray Diego de: 167.
Torres, Pedro de: 88.
Tortuga, asentamiento francés: 170.
Tottenham, general de división; 511.
Toucey, Isaac; 763, 764.
Touchett, Samuel: 247, 271, 281, 285, 292, 295.
Toulouse, esclavo libertado: 146.
Tourney, Anthony: 321.
Tovare, familia: 562.
Towerson, William, capitán: 153, 377.
Towne, James: 308.
Townsend, Henry, reverendo: 706.
Townshend, Charles: 248.
Train, George Francis: 750.
Treasurer: 172.
Trecothick, familia: 471.
Trenchard, Edward, capitán: 610, 611.
Trent: 769, 771.
Tres Puntas, cabo: 343, 344, 688.
Trevor-Roper, Hugh, lord Dacre of Glanton: 9.
Tributo: 80, 166, 376.
Trinculo: 569.
Trinder, Thomas: 283.
Trinidad: 96, 280, 245, 546, 633, 648, 738.
Tripe: 566.
Trípoli: 505.
Triquier, A.: 478.
Trist, Nicholas: 635.
Tristão, Nuno: 53, 54, 57.
Trochon, Charles: 388.
Tronchonde Lorière: 264.
Trois Cousins: 366.
Trotter, Thomas, médico: 307, 411, 414, 433.
True Briton: 497.
Trueque: 9, 114.
Truxtrum: 630.
Tuaregs: 22, 45, 58.
Tucker, familia: 551.
Tucker, Henry: 342, 681-682.
Tucker, John: 342.
Tucker, Thomas Tudor: 512.
Tucker, William: 655, 658, 663, 664, 694.
Tuckey, James, capitán: 558.
Tuero, Antonio: 772.
Tuite, Nicholas: 254.
Tupac Amaru: 530.
Tupi, indios: 104.
Tuberville, George Lee: 494.
Turnbull, David: 629, 657, 660-661, 741-742.
Turner, Joseph Mallord William: 483, 779.
Turner, Thomas (marinero): 670.
Turner, Thomas, capitán: 130.
Turquía: 40, 41, 136, 192.
Tyler, John: 741.

Ughoton: 285, 313, 357, 358.
Ulibarrí, Martín de: 265.
Ulrich, Johann: 22.
Ulverston: 263.
Umari, al: 42.
Underwood, Joseph: 697.
Union (de Burdeos): 252.
Union (goleta de la armada británica): 632.
Unitarios: 271.
United States Gazeteer: 294.
Upshur, Abel Parker: 720.
Urala, Domingo Martínez de: 95.
Urbano VIII, papa: 445, 460.
Uriarte, Miguel de: 279-280, 291.
Urmstone, John, reverendo: 257.
Uruguay: 572.
Uso di Mare, Antoniotto: 83.
Usselinx, Willem: 159-160, 170.

Utrecht, tratado de (1713): 229, 233, 238.
Uztarize, familia: 562.

Vabas, Jerónima: 21.
Váez de Acevedo, Antonio: 176-177.
Váez Sevilla, Sebastián: 177.
Váez Sevilla, Simón: 176-177.
Vainilla: 436.
Valarinho, Diogo; 73.
Valdés, Diego Gabriel de la Concepción: 742.
Valdés, Jerónimo, general: 659-661, 740-742.
Valdivia, Pedro de: 102.
Valença, marqués de: 327.
Valencé (Francia): 37.
Valencia (España): 41, 69, 84.
Valera, Carlos de: 74.
Valera, Juan: 774.
Valiente, Juan: 101.
Valladolid: 84.
Valladolid, Juan de: 124.
Vallarte (explorador danés): 57.
Vallé et fils: 619.
Van Buren, Martin: 652-653, 654, 720.
Van Courtlandt, John: 270, 299.
Van Courtlandt, Stephanus: 299.
Van Courtlandt, Stephen: 270.
Van der Broecke, Pieter: 158.
Van der Haagen, Pieter: 158.
Van der Oudermeulen: 605.
Van Goethem, Frans, capitán: 793.
Van Hoornbeeck, Tobias: 185.
Van Horne, familia: 259.
Van Horne, Garret: 270.
Van Horne, William: 270.
Van Kell, José: 677.
Van Kerkhove, Melchior: 158.
Van Sirtema, juez: 605.
Van Voorn, Arien: 401.
Van Wyck, William: 480, 562.
Vanbrugh, John, sir: 239.
Vansina, Jan: 373.
Varela, fray Félix: 599.
Vasques, coronel: 626.
Vassall, familia: 579.
Vassall, Florentius: 579.
Vassall, John: 174.
Vassall, Samuel: 174, 195, 579.
Vaticano: 214, 451, 577, 630.
Vaughan, Benjamin: 621, 522.
Vaughan, Charles: 594.
Vaz Coutinho, Gonzalo: 141, 162, 163, 164.
Vaz da Cunha, Pero: 79.
Vázquez de Coronado, Francisco: 102, 172.
Vázquez Queipo de Llano, Vicente: 743.
Vázquez, Fernando: 98.
Vecua: 692.
Vega, Lope de: 119, 120.
Vela Ana: 519.
Velasco, Luis de: 141.
Velázquez, Diego (gobernador de Cuba): 88, 94, 111.
Velázquez, Juan: 88.
Veloz Pasajera: 647.
Venecia: 34, 41, 69, 207.
Venezuela: 100, 120, 122, 208, 497, 561, 562, 572, 591, 787.
Venganza: 280.
Venus (1809): 566.
Venus (1852): 713.
Vénus (de Bayona): 619.
Vénus (de Burdeos): 349.
Veracruz: 114, 156, 162, 210, 235, 280.
Verdaguer, José: 633.
Verdaguer, médico de Cataluña: 637.
Verdún: 33, 37.
Verger, Pierre: 571.
Vergueiro, Nicolau: 627.
Verlinden, Charles: 13.
Vermeer, Jan: 181.
Vermont: 548.
Verney, William, capitán: 425.
Vernon, Edward, almirante: 274.
Vernon, familia: 291.
Vernon, James: 228.
Vernon, Samuel: 259, 303, 434.
Vernon, William: 259, 282, 303, 434, 474, 513.
Vespucio, Américo: 9, 85, 88-89, 93, 111.
Vestal: 714.
Veturino, Giambattista: 116.
Vial de Clairbois, Honoré-Sébastien: 302.
Vicentius, Tomás (de Tarragona): 40.
Victoria, reina de Gran Bretaña e Irlanda: 665, 690.
Victorieux: 303.
Vidal de Negreiros, André: 217.
Vidal, capitán: 646.
Vidal, Tadeo: 677.
Vieira, frei António: 181, 445.
Viejo Calabar: 143, 167, 199, 211, 359, 360, 401, 559, 581, 591, 673, 694.
Vieuville des Essarts: 615.
Vigilant: 410.
Vigne, François: 678.
Vikingos: 37.
Vila Vilar, Enriqueta: 13.
Vilahut, Johannes: 40.
Vilaret de Joyeuse, Alexis, capitán: 620.
Vilhena, Maria de: 118.
Vili, reino: 11, 80, 158, 181, 200, 324, 362-363, 365, 697, 788.
Villadiego, Gaspar de: 94.
Villalobos, Miguel de: 213.
Villena, marqués de: 177.
Villeneuve, Geoffroy de: 514.
Vining, Harrison S.: 764.
Vino: 70, 204, 311, 325, 345.
Virgilio: 523.
Virgilio (esclavo): 468.
Virginia Times: 564.
Virginia: 172, 173, 185, 195, 205, 244, 256, 263, 281, 395, 435, 454-456, 641, 787.

Viruela: 90, 95, 131, 262, 392, 418, 434, 624, 709-710.
Visigodos: 32, 33.
Vitang, bahía de: 193, 675.
Vitoria, Francisco de: 124.
Vivaldi, Ugolino de: 49, 50.
Vivaldi, Vadino: 49, 50.
Vivaldo, Agustín de: 101.
Vivaldo, Juan Fernando de: 117.
Vives, Francisco Dionisio, general: 631, 633, 637.
Vizcarrando, Julio: 734.
Vogel, Theodor, médico: 674.
Volcano do Sud: 588.
Volney, Constantin François Chasseboeuf, conde de: 490.
Volta Negro, río: 51.
Volta, río: 202, 344, 351, 380, 401, 688.
Voltaire: 233, 458, 459, 461, 583, 786.
Voltaire: 285.
Von der Grüben, Otto: 341.

Waddell, Hope: 370.
Wadsworth, H. S., capitán: 610.
Wadtröm, Christian, médico: 333, 335, 372-376, 381, 409, 511, 514.
Walckiers, hermanos: 294.
Waldo, familia: 270.
Walenstad: 37.
Walker, William: 760.
Wallace, George: 460, 464, 465.
Wallon, Henri: 787.
Walpole, Horace: 461, 463, 465, 519.
Walpole, Robert, sir: 239, 467.
Walrond, Humphrey: 209.
Walsh, Antoine: 8, 250, 265-266, 294, 298, 303, 390.
Walsh, François-Jacques: 250.
Walsh, Robert, reverendo: 603, 625.
Walter, familia: 260.
Walter, John: 260.
Walters, Jacob: 591.
Walton, William: 498.
Wanderer (de la armada británica): 662.
Wanderer (de Nueva York): 759-760, 761, 763.
Wansould, Joseph de: 251.
Wanton, familia: 295.
Wanton, John: 59.
Wanton, Joseph: 269.
Wanton, William: 259.
Ward, John William: 549.
Warren, Joseph: 472.
Warren, William: 767.
Warri: 143, 558.
Warwick Castle: 377.
Washington, George: 494, 496.
Wasp: 715.
Wasp (de la armada británica): 521.
Waters, Richard: 700.
Waterwitch: 652.
Watkins, John: 543
Watson, Brook, sir: 518.
Watson, George: 202.
Watson, Rundle, capitán: 700.
Watt, James: 480.
Watt, Richard: 307.
Weber, Max: 85.
Webster, Charles, sir: 584.
Webster, Daniel: 664, 741, 747, 763.
Wedgwood, Josiah: 487.
Weekly Miscellany: 462.
Weeks, John: 753-754.
Weetman & Nobkirk: 733.
Weinberg, Benjamin: 753.
Wellesley, Henry, barón Cowley: 574, 577, 584.
Wellesley, Richard Colley Wellesley, marqués de: 573, 574.
Wellington, Arthur Wellesley, duque de: 574-575, 577, 579, 581, 589-590, 618, 652, 704.
Wells, William Jr.: 268.
Welser de Augsburgo: 75, 100, 298.
Weme (Ouémé): 355.
Wesley, John: 466, 470, 503.
West, Benjamin: 482.
Westmorland, John Fane, conde de: 550.
Weuves, Jerome Bernard: 525.
Weyborne, Petley: 354.
Wheel of Fortune: 259.
Whitaker, Ben: 258.
Whitbread, Samuel: 523.
White, Blanco: 594.
White, John: 529.
Whitehaven: 12, 203, 242, 263, 293.
Whitfield, George: 134, 455.
Whitney, Eli: 565.
Whittle, John: 438.
Wilberforce: 597.
Wilberforce, William: 35, 401, 410, 416, 419, 488, 490, 492, 500, 506, 508, 509, 510, 518, 521, 523, 531, 532-536, 542, 544, 545, 573, 577-581, 585, 594, 616, 643, 790.
Wilbey, capitán: 566.
Wildfire: 765.
Wilkes, Charles, almirante: 769, 770.
Wilkes, John: 310, 525, 769.
Wilkins, James, capitán: 573.
Willaume (naviero de Nantes): 619.
Willem, rey de Holanda: 687.
William and Frances: 655.
William: 258.
Williams, A. P. E., comodoro: 773.
Williams, Eric: 7, 10, 488, 501, 787.
Williams, Roger: 452.
Williams, William, capitán: 270.
Williamson's Advertiser: 248.
Willibald (peregrino): 36.
Willing & Morris: 474.
Willing, Richard, capitán: 392, 685.
Willing, Thomas: 270, 297, 584.
Willoughby of Parham, Francis Willoughby, barón: 197, 198.
Willum, Johann de: 170.
Wilmot, Eardley, capitán: 712, 770.
Wilson, Beau: 240.
Wilson, James: 494.
Wilson, John Leighton: 685.

Wilson, teniente de la armada británica: 715.
Wilson, Thomas, capitán: 565.
Wilson, Thomas: 766.
Wilson, Woodrow: 254.
Windham, William: 523, 551.
Windsor, Thomas Windsor, barón (luego conde de Plymouth): 197.
Winneba: 174, 628.
Winniett, capitán de la armada norteamericana: 166, 690.
Winter, William, sir: 153, 154.
Winthrop, John (el joven): 175, 195.
Wise, comodoro de la armada británica: 756.
Wise, Henry: 706, 724.
Witte Paert: 185.
Wolf: 299.
Wolof (gelofe), pueblo: 56, 59, 63, 79, 84, 91, 115, 325, 332, 395-397.
Wolverene: 655.
Wood & Co.: 342.
Wood, John: 295.
Woodbridge, Dudley: 235.
Woodbury, Elliot: 721.
Woodley, James: 635.
Woods, Joseph: 486.
Woodside, William: 591.
Woolman, John: 453, 465, 470.
Wormley, Ralph: 205.
Wragg, Samuel: 257, 420.
Wray, Cecil, sir: 484.
Wright (diputado por Virginia): 609.
Wright, Irene: 12.
Wright, Joseph: 704, 707.
Wright, Maxwell & Co.: 672.
Wulfstan, obispo: 34.
Wyandotte: 765.
Wyndham, Thomas: 152, 358.
Wyoming: 654.

Ximénez de Cisneros, Francisco: 92-93.
Ximénez, Ángel: 684, 797.

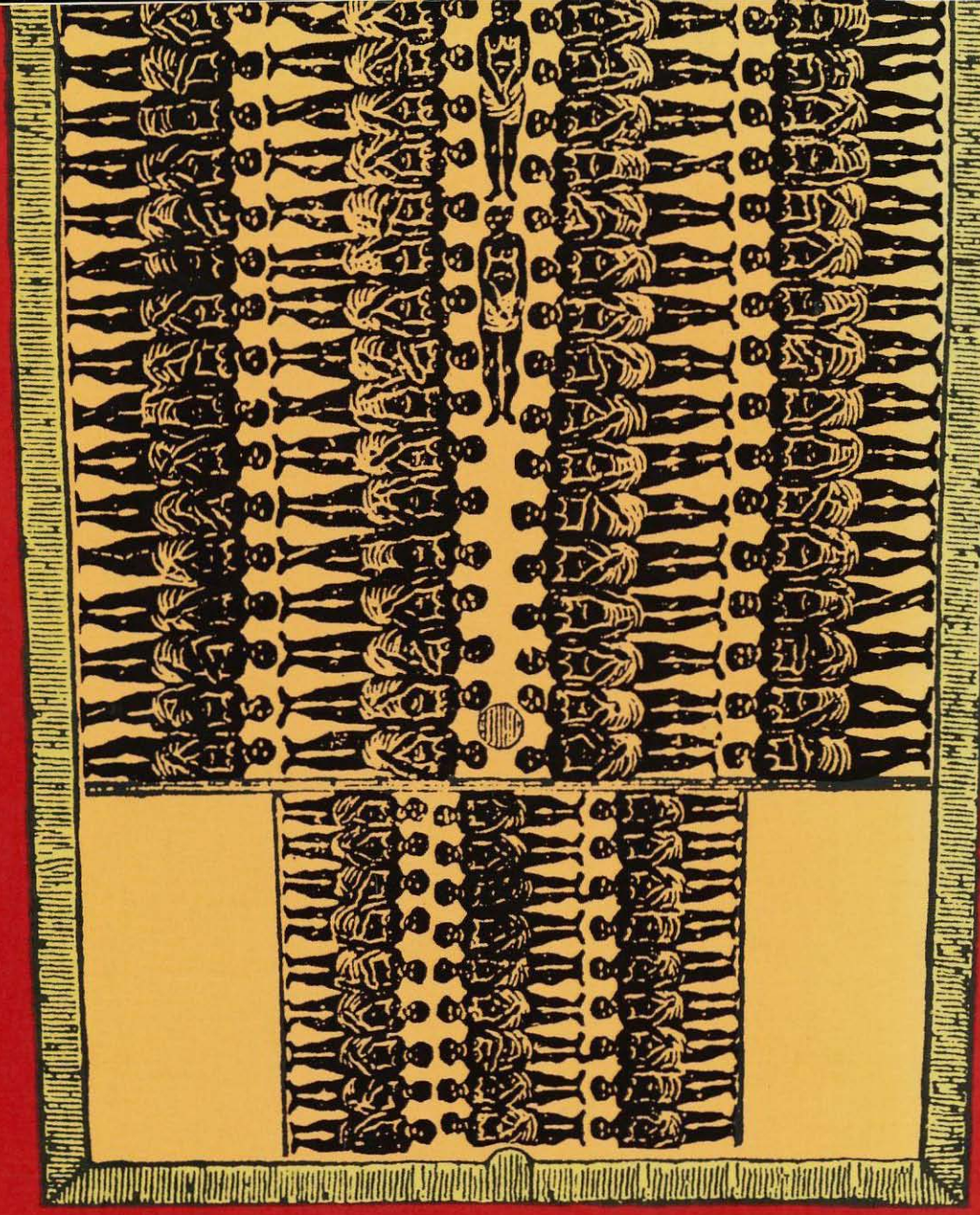
Ya Kumba: 342.
Yancey, William Lowndes: 758.
Yanga, rebelión de los (1607-1611): 161.
Yates & Porterfield: 676.
Yates, Thomas: 282.
Yeamans, John, sir: 201.
Yeo, James Lucas: 688.
Yeo, James, sir, capitán: 587.
Yorktown: 720.
Yoruba, pueblo: 46, 352, 690.
You, Dominique: 574.
Young, Arthur: 444.
Young, George, sir: 132, 369, 374, 375, 492.
Young, Richard, sir: 174.
Young, William, sir: 530.
Yucatán: 101, 121.
Yuyu: 597.

Zabaleta, Juan Antonio, capitán: 328.
Zacatecas, minas de: 129, 209.
Zafra, Juan de: 90.
Zambezi, río: 111.
Zanzíbar: 583, 589, 662, 700, 728.
Zapata de Mendoza, Pedro: 208.
Zapotecas: 103.
Zaragoza: 572.
Zarzaparrilla: 277.
Zayas, general: 597.
Zelanda, Cámara de (de la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales): 168.
Zimbrón, Rodrigo: 104.
Zombo, pueblo: 363.
Zong: 482, 509, 534, 559, 617, 708, 779.
Zoraya (esclava griega): 83.
Zorita, Alonso de, juez: 120.
Zuazo, Alonso, juez: 96-97.
Zulueta de Ceballos, Pedro Juan: 639, 640.
Zulueta, Julián (luego marqués de Álava): 7, 330, 639-640, 653, 673, 696, 744, 748, 751, 766, 772, 775, 776, 795-796.
Zulueta, Pedro José de: 640, 641, 669, 695, 796-797.
Zulueta, Tiburcio de: 638.
Zunglar (agente de Whydah): 388.
Zúñiga, Álvaro Manrique de: 121.
Zurara, Gomes Eannes de: 21-23, 24, 47, 54-55.
Zuyuck, Gerrit: 185.

Foto © Dominic Turner.

HUGH THOMAS nació en Windsor en 1931, estudió en la Universidad de Cambridge y en la Sorbona, y ha sido profesor de la Academia Real Militar de Sandhurst y de la Universidad de Reading. En 1961 se dio a conocer internacionalmente con su libro *La guerra civil española*, que tuvo una gran resonancia y se tradujo a numerosos idiomas; le siguieron *Cuba: la lucha por la libertad* (3 volúmenes), *Goya y el 3 de mayo de 1808*, *Paz armada*, *Una historia inacabada del mundo* y *La conquista de México*, publicado, con gran éxito de crítica y público, por Editorial Planeta. En 1981 fue nombrado par (lord Thomas de Swynnerton). Actualmente vive en Londres.

EDITORIAL PLANETA



La trata de esclavos es una historia global, original y profunda que sigue los pasos de la colosal migración forzada de miles y miles de seres humanos y ofrece un sorprendente nuevo mapa del mundo. Esta obra será considerada, sin lugar a dudas, el estudio definitivo de la historia de la esclavitud.

693440-8
00
9 788408 027393

Colección Documento